

Ruimtelijke  
onderbouwing  
realisatie supermarkt  
en woningen

Zwart Janstraat Rotterdam



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.  
Reeweg 146  
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55  
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl  
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam  
BTW: 8050.63.286.B.01  
IBAN: NL75RABO0385477481

## Ruimtelijke onderbouwing realisatie supermarkt en woningen

Zwart Janstraat Rotterdam

Projectnummer: wil/R201814/1802f  
IDN: NL.IMRO.0599.PB5080Nrdblvrd-ON01  
Status: Concept  
Datum: 20-7-2018  
Auteur: J. Faneyt  
Geaccordeerd: J. Wildschut

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	4
1.1.	Aanleiding .....	4
1.2.	Doel van het project .....	4
1.3.	Ligging projectgebied .....	4
1.4.	Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan .....	5
2.	Beleidskader .....	6
2.1.	Rijksbeleid.....	6
2.2.	Provinciaal beleid .....	7
2.3.	Regionaal beleid .....	12
2.4.	Gemeentelijk beleid .....	13
3.	Planbeschrijving.....	15
3.1.	Bestaande situatie .....	15
3.2.	Toekomstige situatie .....	16
4.	Milieuaspecten .....	17
4.1.	M.e.r.-beoordeling .....	17
4.2.	Bedrijven en milieuzonering.....	18
4.3.	Geluid .....	19
4.4.	Luchtkwaliteit .....	21
4.5.	Externe veiligheid .....	24
4.6.	Bodemgeschiktheid .....	25
4.7.	Natuurbescherming.....	26
4.8.	Overige belemmeringen.....	28
5.	Water.....	28
5.1.	Beleidskader .....	28
5.2.	Watertoets .....	29
6.	Archeologie en cultuurhistorie.....	32
6.1.	Archeologie.....	32
6.2.	Cultuurhistorie.....	33
7.	Mobiliteit .....	34
7.1.	Verkeer .....	34
7.2.	Parkeren .....	35
8.	Duurzaamheid .....	35
9.	Uitvoerbaarheid .....	35
9.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	35
9.2.	Financiële uitvoerbaarheid.....	36
9.3.	Vooroverleg .....	36
10.	Bijlagen .....	37

## **1. Inleiding**

### **1.1. Aanleiding**

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van een nieuwe supermarkt met een bruto vloeroppervlak van circa 1.650 m<sup>2</sup> en 10 woningen met bijbehorende buitenruimte, ter plaatse van de (voormalige) schoolgebouwen aan de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat in Rotterdam.

### **1.2. Doel van het project**

De beoogde realisatie van de supermarkt met woningen is niet toegelaten op basis van het geldende bestemmingsplan 'Oude Noorden'. Om de gewenste herontwikkeling van het perceel in juridisch-planologische zin mogelijk te maken is omgevingsvergunning aangevraagd voor het afwijken van een bestemmingsplan volgens artikel 2.1, eerste lid onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Ingevolge artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wabo is voor een dergelijke omgevingsvergunning een goede onderbouwing vereist, waarin diverse ruimtelijke en (milieu)aspecten worden onderzocht en afgewogen. Onderhavig document beoogt te voorzien in een dergelijke goede ruimtelijke onderbouwing.

### **1.3. Ligging projectgebied**

Het gebied waar de ontwikkeling plaats zal vinden is gelegen in de wijk 'Oude Noorden', aan de noordzijde van Rotterdam. Het projectgebied omvat een tweetal voormalige schoolgebouwen en het daarbij bijbehorende achter terrein, globaal gelegen tussen de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat. De beide schoolgebouwen zijn niet meer in gebruik als school, maar worden gebruikt in het kader van leegstandbeheer. Aan de zuidzijde grenst het projectgebied tevens aan de Zwart Janstraat. In onderstaande afbeelding is de ligging van het projectgebied globaal weergegeven.



Afbeelding 1.1: globale ligging van het projectgebied (bron: Groosman)

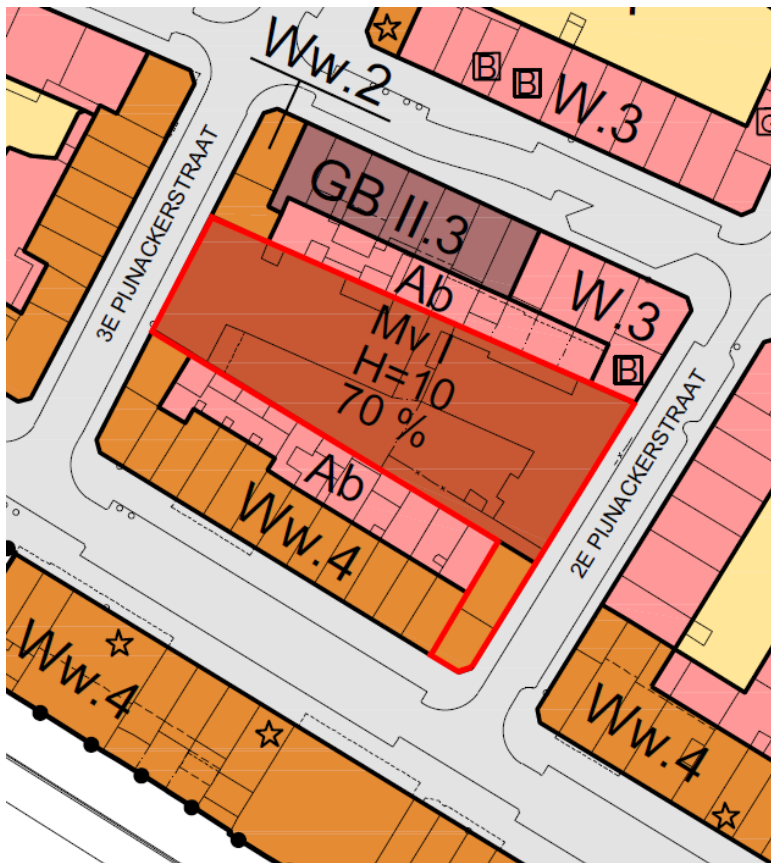
#### 1.4. Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Oude Noorden', dat op 24 juni 2010 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het projectgebied grotendeels voorzien van de aanduiding 'Maatschappelijk – 1 -Mv1-' (zie afbeelding 1.2). Het pand naast de hoek 2<sup>e</sup> Pijnackerstraat – Zwart Janstraat is voorzien van de aanduiding 'Detailhandel –Ww.4-'.

De gronden met de aanduiding 'Maatschappelijk – 1 -Mv1-' zijn bestemd voor voorzieningen op het gebied van onderwijs, religie, cultuur, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening en publieke dienstverlening, met het daarbij behorende erf. Bouwen is uitsluitend toegestaan ten behoeve van de voorgenoemde functies, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 10 meter mag bedragen en het bouwvlak voor maximaal 70% bebouwd mag worden.

De gronden met de aanduiding 'Detailhandel -Ww-' zijn bestemd voor winkels en/of praktijkruimten, met de bijbehorende opslag- en administratieruimten, uitsluitend op de begane grond. Op de verdiepingen zijn woningen toegestaan. Bouwen is uitsluitend toegestaan ten behoeve van de voorgenoemde functies, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 4 bouwlagen mag bedragen. Daarnaast is in de regels bepaald dat winkels en/of praktijkruimten een maximum bruto vloeroppervlak van 250 m<sup>2</sup> mogen hebben.

Het voorliggende initiatief voorziet in de realisatie van een nieuwe supermarkt met een bruto vloeroppervlak van circa 1.650 m<sup>2</sup> en 10 appartementen. Bovendien bestaat de wens om het projectgebied geheel te bebouwen, waarmee het maximum bebouwingspercentage wordt overschreden. Een dergelijke functie is op grond van de geldende bestemmingen niet mogelijk, waardoor het beoogde initiatief strijdig is met het geldende bestemmingsplan.



Afbeelding 1.2: uitsnede geldende bestemmingsplan (het projectgebied is rood omkaderd)

## 2. Beleidskader

### 2.1. Rijksbeleid

#### 2.1.1. Barro

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan de ruimtelijke onderbouw van bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), en Erfgoed (Unesco).

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen is in het kader van het voorliggende bouwplan van toepassing.

### 2.1.2. Besluit ruimtelijke ordening

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Via de duurzaamheidsladder dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden onderbouwd. Indien het een ontwikkeling betreft buiten het bestaand stedelijk gebied dient te worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onderhavige ontwikkeling betreft een herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Van belang is dus enkel of wordt voorzien in een behoefte.

Op dit vlak is distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd<sup>1</sup>. Verder wordt verwezen naar wat hierover is opgenomen in paragraaf 2.2.2.

## 2.2. Provinciaal beleid

De provincie heeft de taak om op (boven)regionaal niveau te sturen op de inrichting en de ruimtelijke kwaliteit van verschillende functies. Dat doet zij met de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening ruimte 2014 en het Programma Ruimte.

### 2.2.1. Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit

Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft op 9 juli 2014 de structuurvisie Ruimte en Mobiliteit vastgesteld. De structuurvisie is opgesteld voor een periode tot 2020 maar biedt tevens een doorkijk naar de volgende periode, tot 2040. De structuurvisie is meerdere malen herzien, de laatste herziening is van 29 juni 2018.

Het provinciebestuur presenteert in deze structuurvisie haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland en de manier waarop ze deze wil realiseren. Meer dan voorheen stelt het provinciaal bestuur in zijn beleid voorop, dat de aanwezige infrastructuur een bepalende factor dient te zijn bij het beoordelen of nieuwe functies kunnen worden toegelaten.

#### Ruimte voor de gebruikers van stad, land en infrastructuur

Met de Visie Ruimte en Mobiliteit richt de provincie zich op het op orde brengen, beter benutten en verder opwaarderen van de bovenlokale netwerken, landschapsstructuren en verstedelijkingspatronen. De huidige fysieke situatie en de lopende en beoogde projecten in het mobiliteitsnetwerk vormen het vertrekpunt voor de provincie.

De behoefte van de gebruikers staat centraal in het provinciale beleid voor ruimte en mobiliteit. Het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag. De provincie biedt een uitnodigend perspectief aan markt, samenleving en mede-overheden, ook nu investeringsmiddelen altijd schaars zijn.

#### *Toetsing*

Van belang voor het provinciale beleid is dat sprake is van een opwaardering van een bestaande locatie in bebouwd gebied. Vervanging van de bestaande bebouwing door de nieuwe supermarkt en

---

<sup>1</sup> Seinpost Adviesbureau B.V., *DPO supermarkt Noorderboulevard Rotterdam Ruimtelijk-economische effectstudie voor een nieuwe supermarkt op de schoollocatie*, april 2018 kenmerk: 38018, bijlage 1

woningen draagt bij aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De huidige bebouwing is technisch en functioneel verouderd en is om die reden niet meer geschikt voor een gebruik als school. De beschikbare perceelomvang is eveneens niet voldoende om ruimte te bieden aan hetgeen thans voor een school nodig is. Gelet hierop is gebruik van de bebouwing overeenkomstig de geldende bestemming niet meer goed haalbaar. Met de voorgenomen ontwikkeling krijgt het projectgebied een aantrekkelijke nieuwe functie, die de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de buurt ten goede zal komen.

### **2.2.2. Programma ruimte**

In het Programma Ruimte is door de provincie het strategische beleid uit de visie doorvertaald naar operationeel beleid en is aangegeven welke mix aan instrumenten de provincie voornemens is om in te zetten en aan wil bieden om deze doelen te realiseren.

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen (zie paragraaf 2.1.2 voor dit begrip).

Voor nieuwe detailhandel geldt dat specifiek wordt stil gestaan bij het toekomstperspectief van de detailhandelssector. Enerzijds is sprake van detailhandelsvestigingen die minder goed functioneren en die in aanmerking komen voor herprofilering, transformatie of samenvoeging. Tegelijkertijd dient ruimte te blijven voor uitbreiding van goed functionerende detailhandelsfuncties. Immers indien uitbreiding van goed functionerende detailhandel zou worden tegen gehouden met het argument dat er nog voldoende slecht functionerend b.v.o. aanwezig is, zal ook de dynamiek van de goed functionerende detailhandelsfuncties onder druk komen te staan.

In het Programma Ruimte is ook aandacht voor groei om gelijke tred te houden met de bevolkingsgroei in het verzorgingsgebied.

Bij uitbreiding van detailhandel dient dit te worden onderbouwd via de ladder voor duurzame verstedelijking. Daarnaast moet inzicht gegeven worden in de eventuele toename van de leegstand en de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in het verzorgingsgebied, alsmede eventuele mogelijkheden voor saldering.

#### Ladder voor duurzame verstedelijking

Door de Ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, kiest de provincie ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, dient te worden voldaan aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
  - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,

- ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
- iii. zijn opgenomen in het Programma Ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

### *Beoordeling*

#### Ad. a.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is distributie-planologisch onderzoek gedaan naar de behoefte aan nieuwe ruimte voor supermarkten<sup>2</sup>. Uit het onderzoek blijkt dat er sprake zal zijn van een actuele regionale behoefte aan een nieuwe supermarkt volgens het concept van een stadssupermarkt/mandjessupermarkt (citystore, to go concept) met naar verhouding grotere klantenaantallen en lagere bestedingen per klant (last minute inkopen).

Een supermarkt met een dergelijke opzet ontbreekt op dit moment in het Oude Noorden, terwijl deze in alle andere stadsdeelcentra van Rotterdam wel aanwezig is. Met een extra supermarkt in Noord als onderdeel van het belangrijkste winkelgebied van Noord zal sprake zijn van een sterke kwalitatieve impuls. Er treedt namelijk een verbreding en verhoging op van het voorzieningenniveau voor de consument. Daarmee wordt voldaan aan punt a. van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Uit de rapportage blijkt ook dat sprake is van een inwonersgroei in de wijk, mede veroorzaakt door ontwikkelingen zoals die van de Tuin van Noord.

#### Ad. b.

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de herontwikkeling van de bestaande bebouwing tussen de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat. Aangezien het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan punt b. van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

#### Ad c.

De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied, waarmee de voorwaarden van punt c. niet aan de orde zijn.

### **2.2.3. Verordening Ruimte**

Naast de provinciale structuurvisie en het programma ruimte heeft het College van Provinciale Staten de Verordening ruimte vastgesteld. De verordening ruimte maakt onderscheid in inpassing, aanpassing en transformatie. In de verordening worden specifieke provinciale ruimtelijke belangen benoemd waar gemeentebesturen rekening mee moeten houden bij de vaststelling van ruimtelijke plannen.

Ook in de Verordening ruimte ligt het zwaartepunt op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Ten aanzien van voorliggende ontwikkeling zijn de volgende artikelen relevant.

#### Artikel 2.1.1

lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking

---

<sup>2</sup> Seinpost Adviesbureau B.V., *DPO supermarkt Noorderboulevard Rotterdam Ruimtelijk-economische effectstudie voor een nieuwe supermarkt op de schoollocatie*, april 2018 kenmerk: 38018, bijlage 1.

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

- de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
- gebruik maken van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
- passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
- zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

#### *Toetsing*

Er is sprake van een invulling van een actuele behoefte voor een supermarkt, zoals ook blijkt uit het distributieplanologische onderzoek. Er is verder voldoende vraag naar kleine stadswoningen in Rotterdam<sup>3</sup>. Verder is sprake van transformatie van een bebouwd perceel in bestaand stadsgebied. Op dit punt kan ook worden verwezen naar de vorige paragraaf. De locatie is passend ontsloten. Tot slot is geen sprake van een ontwikkeling groter dan 3 hectare, zodat het Programma ruimte niet aan de orde is.

#### Artikel 2.1.4 Detailhandel

##### Lid 1 Detailhandel binnen de centra

Een bestemmingsplan voorziet uitsluitend in nieuwe detailhandel op gronden:

- binnen of direct aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken;
- binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk;
- binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie.

#### *Toetsing*

Er is sprake van een beperkte ontwikkeling die evenwel aansluit bij de bestaande winkelconcentratie aan de Zwart Janstraat.

##### Lid 2 Omvang van ontwikkelingen binnen de centra

De nieuwe detailhandel, bedoeld in het eerste lid, voldoet aan de volgende eisen:

- de ontwikkeling is in overeenstemming met het in het Programma ruimte beschreven ontwikkelingsperspectief voor de daarin benoemde te versterken centra, te optimaliseren centra en de overige centra;
- aangetoond wordt dat als gevolg van de ontwikkeling het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat;

---

<sup>3</sup> Woonvisie Rotterdam 2030, vastgesteld door de raad op 15 december 2016.

- voor zover de ontwikkeling een omvang heeft van meer dan 4.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak dient mede met het oog op de andere eisen advies gevraagd te worden aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland.

#### *Toetsing*

Er is sprake van een ontwikkeling in overeenstemming met het Programma ruimte. Het bedrijfsvloeroppervlak (b.v.o.) bedraagt 1.650 m<sup>2</sup> b.v.o. en circa 1.200 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak (w.v.o.).

Zoals aangegeven is er een distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat er ontwikkelruimte is en dat er geen onaanvaardbare leegstand zal ontstaan.

#### Artikel 2.2.1.

Lid 1 Ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
  - zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
  - het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid;
- als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
  - een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
  - het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen.

#### *Toetsing*

Er is sprake van een afgewogen, passende herinvulling van het perceel. In lijn met hetgeen reeds is beschreven is sprake van een locatie in bestaand bebouwd gebied. De bestaande bebouwing is functioneel en technisch verouderd en de locatie voldoet niet meer voor een vergelijkbare functie conform de geldende bestemming. Transformatie naar detailhandel en wonen, vormt vanuit ruimtelijk oogpunt een kwaliteitsverbetering. De nieuwe stadssupermarkt zal ook bijdragen aan de verbreding/diversificatie van het winkelaanbod aan de Noorderboulevard.

Voor onderhavig plan is van belang dat de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied. Qua hoogte en volume en bebouwingsstructuur sluit het bouwplan aan bij de bestaande bebouwing.

#### 2.2.4. Woonvisie 2011-2020

Op 12 oktober 2011 heeft het college van provinciale staten van de provincie Zuid-Holland de 'Woonvisie 2011-2020' vastgesteld. In de woonvisie wordt ingezet op een goed woon- en leefklimaat in de provincie en de verbetering van de balans tussen de vraag en aanbodzijde. De voornaamste ambitie op het gebied van wonen is dat woningen passend zijn voor de huishoudens die ze bewonen. Passend betekent dat:

- Voldoende woningen aansluiten bij de sociaaleconomische situatie van bewoners, zo mogelijk ook voor een volgende levensfase (levensloopbestendig);
- Woonmilieus passen bij de wensen van bewoners, bijvoorbeeld qua bereikbaarheid, voorzieningen, levensloopbestendigheid, dichtheid, relatie met groen;
- Woningen en woonmilieus duurzaam (People, Planet, Profit) zijn, nu en in de toekomst;
- Woonmilieus passen binnen de ruimtelijke visie.

Met dat uitgangspunt in het achterhoofd heeft de provincie een vijftal uitgangspunten geformuleerd:

- Passend woningaanbod voor iedereen;
- Niet meer woningen plannen dan nodig;
- Toevoegingen moeten bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid;
- De provincie stelt kaders voor de lange termijn;
- Behoud en benutting van regionale verscheidenheid in het aanbod.

Voor wat betreft onderhavig bouwplan is relevant dat er enkele kleine stadswoningen zullen worden gerealiseerd als onderdeel van het supermarktcomplex. Deze woningen zijn geschikt voor starters maar ook voor bejaarden die graag op korte afstand van voorzieningen wonen. Zoals reeds in voorgaande paragrafen aan de orde is geweest, wordt een passende invulling gegeven aan een actuele woningvraag.

### 2.3. Regionaal beleid

#### 2.3.1. Detailhandelsstructuur 2017

In 2017 heeft de raad nieuw detailhandelsbeleid vastgesteld<sup>4</sup>. Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen het voorkomen van overbewinkeling en toch open staan voor noodzakelijke vernieuwing. Gekozen wordt voor het versterken van de bestaande detailhandelsstructuur, ook om belangrijke herstructureringsopgaven te realiseren. Nieuwe vestigingslocaties voor detailhandel mogen niet ten koste gaan van de bestaande perspectiefrijke winkelgebieden. Het beleid met betrekking tot winkelvoorzieningen voor de dagelijkse boodschappen is gericht op het creëren (en behouden) van een compleet en aantrekkelijk pakket dagelijkse voorzieningen in de directe woonomgeving. Het voorliggende initiatief voorziet hierin.

Om te kunnen instemmen met het voorliggende initiatief, dient de ontwikkeling aan een aantal criteria te voldoen. Deze zijn opgenomen in de volgende stappen, hierna te noemen 'de detailhandelsladder'. Aan nieuwe winkelontwikkelingen wordt in principe beleidsmatig meegewerkt als:

---

<sup>4</sup> *Stadsontwikkeling Rotterdam, Detailhandel Rotterdam 2017, juli 2017*

- a. Als de initiatiefnemer aan kan tonen dat het initiatief een meerwaarde voor de lokale en/of regionale detailhandelsstructuur heeft. Deze meerwaarde kan zich uiten in een toename van de keuzemogelijkheden voor de consument, bijvoorbeeld omdat een thema of branche zwak vertegenwoordigd is. Of als er sprake is van een nieuwe formule die zich onderscheidt door kwaliteit, specialisatie en/of gerichtheid op één of meer bepaalde doelgroepen.
- b. Aangetoond kan worden dat de locatie een versterking betekent van de bestaande detailhandelslocaties. Wanneer dit niet het geval is, dient nadrukkelijk beargumenteerd te worden of er sprake is van meerwaarde (zie onder a) en waarom het initiatief niet in- of aangrenzend aan een bestaand winkelgebied kan worden gefaciliteerd. De argumenten dienen van ruimtelijke aard te zijn, bijvoorbeeld grootschaligheid/ruimtelijke inpassing, bereikbaarheid en parkeren en bevoorrading.
- c. Aangetoond kan worden dat het initiatief geen (blijvende) negatieve effecten heeft op de bestaande detailhandelsstructuur en/of in het beleid aangegeven ontwikkeling daarvan. Onder negatieve effecten wordt in ieder geval verstaan dat de keuzemogelijkheden voor de inwoners van een (kern in een) tot de regio behorende gemeente onaanvaardbaar afnemen door een winkelontwikkeling in één van de andere regiogemeenten.

Zoals in de vorige paragraaf vermeld is in het kader van de voorliggende ontwikkeling onderzoek gedaan naar de behoefte aan nieuwe ruimte voor supermarkten<sup>5</sup>.

**Ad a.** Uit het onderzoek blijkt dat de omgeving het meest gebaat is bij een eigentijdse supermarkt met een prijsvoordelig karakter rekening houdend met een hoge bezoekfrequentie en lage bestedingen per klant (last minute inkopen, mandjessupermarkt). Door de toevoeging van een dergelijke supermarkt wordt het bestaande aanbod vergroot en ontstaat een meerwaarde voor de wijk.

**Ad b.** De supermarkt wordt aangrenzend aan het bestaande winkelgebied van de Noorderboulevard (Zwart Janstraat) gerealiseerd. De Zwart Janstraat kenmerkt zich door een groot aantal detailhandelsvestigingen met een relatief gering winkelvloeroppervlak. Toevoeging van een supermarkt draagt bij aan verbreding en diversificatie van de winkelstraat waardoor deze minder kwetsbaar wordt voor marktontwikkelingen.

**Ad c.** De voorgenomen ontwikkeling leidt dan ook niet tot een ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur. Daarmee wordt voldaan aan het detailhandelsbeleid.

## 2.4. Gemeentelijk beleid

### *Stadsvisie Rotterdam 2030*

De Stadsvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze 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

---

<sup>5</sup> Seinpost Adviesbureau B.V., *DPO supermarkt Noorderboulevard Rotterdam Ruimtelijk-economische effectstudie voor een nieuwe supermarkt op de schoollocatie*, april 2018 kenmerk: 38018, bijlage 1.

stad, waardoor Rotterdam over pakweg 15 jaar inderdaad een sterkere economie heeft en aantrekkelijker woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Rondom het hart van de binnenstad is een aantal wijken in opkomst: Cool, Oude Westen, Middelland, Delfshaven, Lloydkwartier, Oude Noorden en Afrikaanderwijk. Door hun centrale ligging, hun historische karakter en de functiemenging van wonen, horeca, winkels en kunstinstellingen zijn deze wijken steeds meer in trek bij (ex-) studenten en mensen die werkzaam zijn in de creatieve economie; juist de groepen die Rotterdam graag aan zich wil binden. In sociaal, cultureel en economisch opzicht hebben deze wijken de kenmerken die nodig zijn om zelfstandig een proces van *gentrification* op gang te brengen en te transformeren tot een rustig-stedelijk woonmilieu. De gemeente ondersteunt dit proces met doelgerichte maatregelen, onder meer door huurwoningen te verkopen, particuliere woningverbetering voor huiseigenaren aantrekkelijk te maken, de buitenruimte te verbeteren en ruimte te bieden aan de horeca en de creatieve economie in de oude stadswijken. Daarnaast ziet de stadsvisie toe op een maximale binnenstedelijke intensivering met een fors accent op de binnenstad, grootschalige uitleglocaties worden zoveel mogelijk geschuwd. Ontwikkelingen die plaatsvinden buiten de binnenstad dienen zo min mogelijk te concurreren met de binnenstad. Bij voorkeur dienen ontwikkelingen onderscheidend en complementair te zijn aan detailhandelsontwikkelingen in de binnenstad.

Het voorliggende bouwplan levert een bijdrage aan de intensivering van de bestaande stad. Anderzijds draagt de ontwikkeling bij aan de transformatie van het Oude Noorden tot een rustig-stedelijk woonmilieu. Daarmee is het voorliggende initiatief passend binnen de kaders van de Stadsvisie Rotterdam.

#### *Uitvoeringsplan 2015-2018 Noord*

De gemeente heeft voor verschillende gebieden uitvoeringsplannen vastgesteld. Zo geeft het Uitvoeringsplan 2015-2018 Noord (vastgesteld in 2015) inzicht in wat de clusters vanuit de stedelijke kaders uitvoeren en vertaalt het de ambities en doelen in een aanpak. De uitvoeringsagenda benoemt opgaven voor Noord vanuit diverse stedelijke thema's. Een belangrijk doel dat het college zich heeft gesteld is het vergroten van het aandeel kansrijke (sterke) gezinnen in wijken rondom het centrum. Daarvoor is het van belang om een aantrekkelijk voorzieningenaanbod te creëren. De voorgenomen ontwikkeling kan hier een positieve bijdrage aan leveren, omdat 'to go' supermarkten thans nog ondervertegenwoordigd zijn in Rotterdam-Noord. Voorts wordt er ingezet op het verbeteren van particulier woningbezit. Huiseigenaren worden aangeschreven om het achterstallige onderhoud van hun woning aan te pakken. De transformatie van de leegstaande schoolgebouwen draagt bij aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en kan daarmee als vliegwiel dienen voor huiseigenaren in de directe omgeving. Een ander kansrijk speerpunt waar de voorgenomen ontwikkeling op inspeelt is de vergroening. Het Oude Noorden is door het college aangewezen als een van de gebieden waar vergroening tot stand moet komen. Hoewel het plan hiertoe beperkte mogelijkheden biedt, wordt door het toepassen van een groen dak een grote kwaliteitsslag gemaakt.

#### *Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl*

Het Handboek Openbare Ruimte Rotterdamse Stijl is eind 2008 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. Het handboek bestaat uit vier delen. Het eerste deel beschrijft de visie achter het Handboek, terwijl het tweede deel een beschrijving en richtlijnen voor de openbare ruimte omvat. De

richtlijnen beschrijven per gebied, lijn en plek inrichtingsprincipes. In het derde deel wordt de openbare ruimte tussen het stedelijk niveau en het buurt- en wijkniveau in kaart gebracht en voorzien van richtlijnen. In het vierde en laatste deel, de Toolkit, worden de inrichtingselementen (bestratingsmaterialen en straatmeubilair) van de Rotterdamse Stijl beschreven. De ten gevolge van de ontwikkeling te herinrichten openbare ruimte buiten het voorliggende projectgebied wordt ingericht conform het Handboek Openbare Ruimte.

Het toevoegen van woningen in het stedelijk gebied is in lijn met het gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid.

### **3. Planbeschrijving**

#### **3.1. Bestaande situatie**

In de bestaande situatie is sprake van een tweetal niet als zodanig in gebruik zijnde schoolgebouwen, gelegen tussen de 2<sup>e</sup> Pijnackerstraat 13-15 en de 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat 6 in het gebied Oude Noorden te Rotterdam. De schoolgebouwen liggen gedeeltelijk aan een binnenplaats met daarop een tweetal bomen. Kenmerkend voor de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat is de woningbestemming. Ten noorden van het plangebied bevindt zich de Gerard Scholtenstraat en ten zuiden gelegen de Zwart Janstraat, ook wel de Noorderboulevard genoemd. De Zwart Janstraat kenmerkt zich met name door retail in de plint en woningen op de verdieping. In de nabije omgeving van het plangebied wordt actief gewoond en gewerkt.



Afbeelding 3.1: bestaande situatie (bron: Bing maps)

### 3.2. Toekomstige situatie

De voorliggende ontwikkeling omvat de bouw van een supermarkt met een bruto vloeroppervlak van circa 1.650 m<sup>2</sup>. De verkoopruimte bedraagt circa 1.200 m<sup>2</sup>. De entree van de supermarkt is voorzien aan de Zwart Janstraat 41. De ravitaillering is voorzien in de 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat. Op de verdiepingen aan de 2<sup>e</sup> Pijnackerstraat worden 8 appartementen ondergebracht. Op de verdieping aan de 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat worden 2 appartementen gerealiseerd. De bergingen van de appartementen zijn voorzien op de betreffende woonverdiepingen. De benodigde (installaties) voor koeling en klimaatregeling zijn voorzien op het dak. Rondom deze installaties wordt voorzien in een 'groen scherm'.



Afbeelding 3.2.1: impressies toekomstige situatie 2e Pijnackerstraat (bron: Groosman)



Afbeelding 3.2.2: impressies toekomstige situatie 3e Pijnackerstraat (bron: Groosman)

## 4. Milieuaspecten

### 4.1. M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De bouw van een supermarkt kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 200.000 m<sup>2</sup> b.v.o. of 100 hectare of 2.000 woningen.

Qua schaal en omvang kan deze nieuwe ontwikkeling in bestaand verstedelijkt gebied niet als een ontwikkeling worden beschouwd die relevant is in de context van het Besluit milieueffectrapportage,

mede in het licht van de considerans van richtlijn 2011/92/EU inzake de milieueffectrapportage en hetgeen elders in deze onderbouwing en in dit hoofdstuk nog aan de orde komt.

Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren.

Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

#### **4.2. Bedrijven en milieuzonering**

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. Doorgaans wordt daarvoor de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009) gehanteerd.

In de VNG-brochure wordt onderscheid gemaakt tussen de omgevingstypen 'rustige woonwijk/rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Het projectgebied is gelegen in een gebied met verscheidene functies, waaronder detailhandel, horeca, (kleinschalige) bedrijvigheid en wonen. Gelet op de reeds aanwezige functiemenging kan ook het projectgebied zelf worden beoordeeld langs de criteria die de VNG-brochure hanteert voor functiemenging.

##### *Supermarkt*

Een supermarkt valt op grond van de VNG-brochure in milieucategorie B volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging. Voor bedrijvigheid uit milieucategorie B geldt dat deze kan worden uitgeoefend in gemengd gebied. Er is evenwel sprake van bedrijvigheid met een zodanige milieubelasting dat zij bouwkundig gescheiden van woningen en andere milieugevoelige functies dienen plaats te vinden.

In lijn hiermee is voorzien in afdoende bouwkundige afscherming van de supermarkt tot de naburige woningen alsook de woningen die met onderhavig bouwplan zelf zullen worden gerealiseerd.

Vanwege de omstandigheid dat laden en lossen vanwege de ligging in bebouwd gebied in openbaar gebied zal moeten plaatsvinden heeft daarnaast gericht akoestisch onderzoek plaatsgevonden<sup>6</sup>. Op dit punt kan verder worden verwezen naar hetgeen is opgenomen in paragraaf 4.3.

<sup>6</sup> Van Kooten advies, *Akoestisch onderzoek bouwplan supermarkt en woningen 2e en 3e Pijnackerstraat in Rotterdam*, 11 oktober 2017, kenmerk 1723.R01, bijlage 2

De met dit plan te realiseren stadswoningen betreffen milieugevoelige functies. Voor deze woningen geldt zoals aangegeven dat deze bouwkundig zullen worden afgescheiden van de supermarktfunctie. In de directe omgeving van de projectlocatie is uitsluitend sprake van bedrijvigheid uit de categorieën A en B volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging van de VNG-brochure. Gelet hierop zal voor deze nieuwe woningen sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zonder dat sprake zal zijn van verdergaande beperkingen voor deze in de omgeving gevestigde bedrijvigheid.

Gelet op het voorgaande kan een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd worden, het aspect bedrijven en milieuzonering leidt dan ook niet tot belemmeringen.

### 4.3. Geluid

De beoogde ontwikkeling van de supermarkt betreft een functie welke in potentie geluidhinder kan veroorzaken voor de omgeving. Een supermarkt is zelf evenwel geen geluidgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

De nieuwe woningen die als onderdeel van dit plan worden gerealiseerd betreffen wel nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. In relatie daarmee is van belang dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare geluidbelasting vanwege omliggende bedrijfsfuncties, waaronder ook de nieuwe supermarkt. Verder kunnen de nieuwe woningen geluidhinder ondervinden vanwege wegverkeerslawaai. In het kader van de beoogde ontwikkeling wordt overigens geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd en wordt de bestaande weginfrastructuur niet gewijzigd.

Op het vlak van inrichtingslawaai en wegverkeerslawaai is akoestisch onderzoek uitgevoerd dat is gebaseerd op een worst case situatie, ten einde een onderschatting van de geluidbelasting hoe dan ook uit te kunnen sluiten.

Overige 'soorten' lawaai zoals railverkeerslawaai, scheepvaartverkeerslawaai en luchtverkeerslawaai spelen geen rol van betekenis op de onderhavige locatie. In het onderstaande wordt nader ingegaan op deze geluidaspecten.

#### 4.3.1. Akoestisch onderzoek inrichtingslawaai

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek van Kuiper Compagnons en aanvullende onderzoek van Van Kooten akoestisch advies, blijken de volgende waarden:

		langtijd gem	piek
dag	nieuw	56 dB(A)	86 dB(A)
	bestaand	55 dB(A)	84 dB(A)
nacht	nieuw	40 dB(A)	nvt
	bestaand	39 dB(A)	nvt

#### Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

In de bovenstaande tabel is het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau  $L_{Ar,LT}$  in de dagperiode en de avond/nachtperiode weergegeven. In de dagperiode treden de hoogste geluidsbelastingen op. Op de bestaande woningen 3e Pijnackerstraat 7, 9 en 11a bedraagt

langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dagperiode 55 dB(A). Op de 2 nieuw te realiseren woningen aan de 3e Pijnackerstraat bedraagt  $L_{Ar,LT}$  in de dagperiode 56 dB(A). De standaardnorm van het Activiteitenbesluit van 50 dB(A) wordt derhalve tot maximaal 6 dB(A) overschreden. Gezien de locatie is het geen reële optie om een inpandige of overdekte laad- en losruimte te realiseren. De ruimte hiervoor is eenvoudigweg niet aanwezig.

Het Activiteitenbesluit biedt de mogelijkheid om door middel van maatwerkvoorschriften een hogere geluidbelasting toe te staan ten behoeve van de inrichting. In dit geval zou dat een geluidbelasting van maximaal 55 dB(A) op bestaande en 56 dB(A) op nieuwe woningen betreffen. Vooral snog worden geen onoverkomelijke redenen gezien om dit maatwerk te zijner tijd niet te geven.

In de avond- en nachtperiode treden op geen van de woningen (bestaand of nieuw) hogere niveaus op dan 39 dB(A). In die perioden wordt voldaan aan de normen van het Activiteitenbesluit.

#### Piekniveau

Vanwege de voorgenomen bedrijfsvoering en de aard van de activiteiten treden alleen relevante piekniveau's op in de dagperiode. De piekniveau's ten gevolge van laad- en losactiviteiten (tot 8 keer per dag) zijn het hoogst. Voor wat betreft het Activiteitenbesluit zijn deze piekniveau's uitgesloten van toetsing. De richtwaarde voor gemengd gebied van 70 dB(A) etmaalwaarde uit de Handreiking Bedrijven en milieuzonering wordt ruim overschreden. Echter, op dit moment zijn ook reeds winkels aanwezig, waarbij laad- en losactiviteiten kunnen plaatsvinden. Dit geeft in de huidige situatie reeds aanleiding tot vergelijkbare piekniveau's. Voor het woon- en leefklimaat betekent de komst van de supermarkt dan ook geen verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Bovendien zal de supermarkt alleen in de dagperiode bevoorraad worden.

Verder is een concrete verwachting is van een op korte termijn door te voeren beleidswijziging, die inhoudt dat piekniveau's in de dagperiode (grotendeels) worden vrijgesteld van toetsing. Ook in dat licht kan een piekniveau van ten hoogste 84 dB(A) tot 86 dB(A) door het bevoegd gezag als aanvaardbaar worden beschouwd. Voor het overige zijn de bestaande ramen voorzien van ramen met een draaikiepsysteem. Dit is een modern systeem en heeft een veel hogere isolatiewaarde dan de oude enkelglas ramen. Verwacht mag worden dat de binnenwaarde van 35dB(A) wordt gerealiseerd zodat een goed woon- en leefklimaat is verzekerd.

In de avond en nacht is overigens geen sprake van optreden van piekniveau's.

#### Indirecte hinder

In de dagperiode is de maximale geluidsbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking 49 dB(A) en in de avond is dat 43 dB(A). Dit betekent dat de voorkeurswaarde volgens de Handreiking van 50 dB(A) etmaalwaarde nergens wordt overschreden. De indirecte hinder is zondermeer acceptabel.

#### **4.3.2. Wegverkeerslawaai**

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn forfaitaire geluidzones opgenomen voor wegen. Gelet op de wegenstructuur rondom de projectlocatie is relevant dat voor wegen in stedelijk gebied bestaande uit één of twee rijstroken een geluidzone van 200 meter wordt aangehouden, voor zover het wegen

betreft met een maximumsnelheid vanaf 50 km/u. Enkel de Zaagmolenstraat is een 50 km/u weg. De hier aanwezige tramverbinding wordt beoordeeld als wegverkeerslawaaï en niet als railverkeerslawaaï.

Op grond van artikel 82 van de Wet geluidhinder moet voor nieuwe woningen binnen een geluidzone een maximaal toelaatbare geluidbelasting worden aangehouden van 48 dB (de zogenaamde voorkeursgrenswaarde). Op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder kan voor nieuwe woningen een hogere geluidgrenswaarde worden toegelaten tot 63 dB. Op grond van artikel 3.3, lid 1 Bouwbesluit dient daarbij te worden voorzien in gevelwering op grond waarvan een binnenniveau van 33 dB kan worden bereikt.

Daarnaast dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook te worden onderzocht of de geluidbelasting vanwege de andere relevante wegen een aanvaardbaar leefklimaat kan worden verzekerd. In het kader daarvan dient ook te worden gekeken naar de wegen met een lagere snelheid dan 50 km/u (wegen die niet onder de Wet geluidhinder vallen).

Voor onderhavige ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd<sup>7</sup>. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot 10 jaar na vaststelling van het planologisch besluit.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat voor wat betreft de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder zal worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden.

Voor wat betreft de 30 km/u wegen is de beoordelingssystematiek van de Wet geluidhinder gehanteerd. Voor deze wegen zal de geluidbelasting ruim minder zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, met uitzondering van de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat die een geluidbelasting van 51 respectievelijk 55 dB kunnen veroorzaken. Ook die waarden zijn nog ruim minder dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Mede nu de appartementen zullen beschikken over een geluidluwe zijde, kan worden gesproken van een in akoestisch opzicht aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor het overige wordt verwezen naar de betrokken onderzoeksrapportage.

#### **4.4. Luchtkwaliteit**

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse. Van belang hierbij is de invloed van het bouwplan op de plaatselijke luchtkwaliteit alsook de invloed van kwaliteit van de omgevingslucht op het bouwplan.

##### **4.4.1. Wettelijk kader**

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, hierna ook: Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

1. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
2. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. een project "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> en 0,75 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> jaargemiddeld);

<sup>7</sup>Adromi B.V., *Bouwplan (supermarkt en woningen) Zwart Janstraat Rotterdam, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï*, 18 juli 2018 R201814/1803c, bijlage 6

4. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

Sinds 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM<sub>10</sub> in werking. Voor NO<sub>2</sub> geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden.

#### 4.4.2. Gevolgen van bouwplan voor luchtkwaliteit

Het onderhavige plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is immers meer dan 1.500 woningen<sup>8</sup>. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier bijvoorbeeld door middel van berekeningen aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

De supermarkt en de 10 appartementen dragen in niet betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Immers van 1.500 woningen kan een aanzienlijk grotere emissie worden verwacht in de vorm van:

- de stookinstallaties;
- woon- en werkverkeer, schoolverkeer, recreatief verkeer;
- verkeer van diensten zoals post en reclamefolders, ophalen van communaal afval, grof vuil, oud papier, glas, plastic, oude kleding en oud metaal;
- verkeer van de bezorging van levensmiddelen, pakketsservice, maaltijdservice;
- verkeer van regulier bezoek.

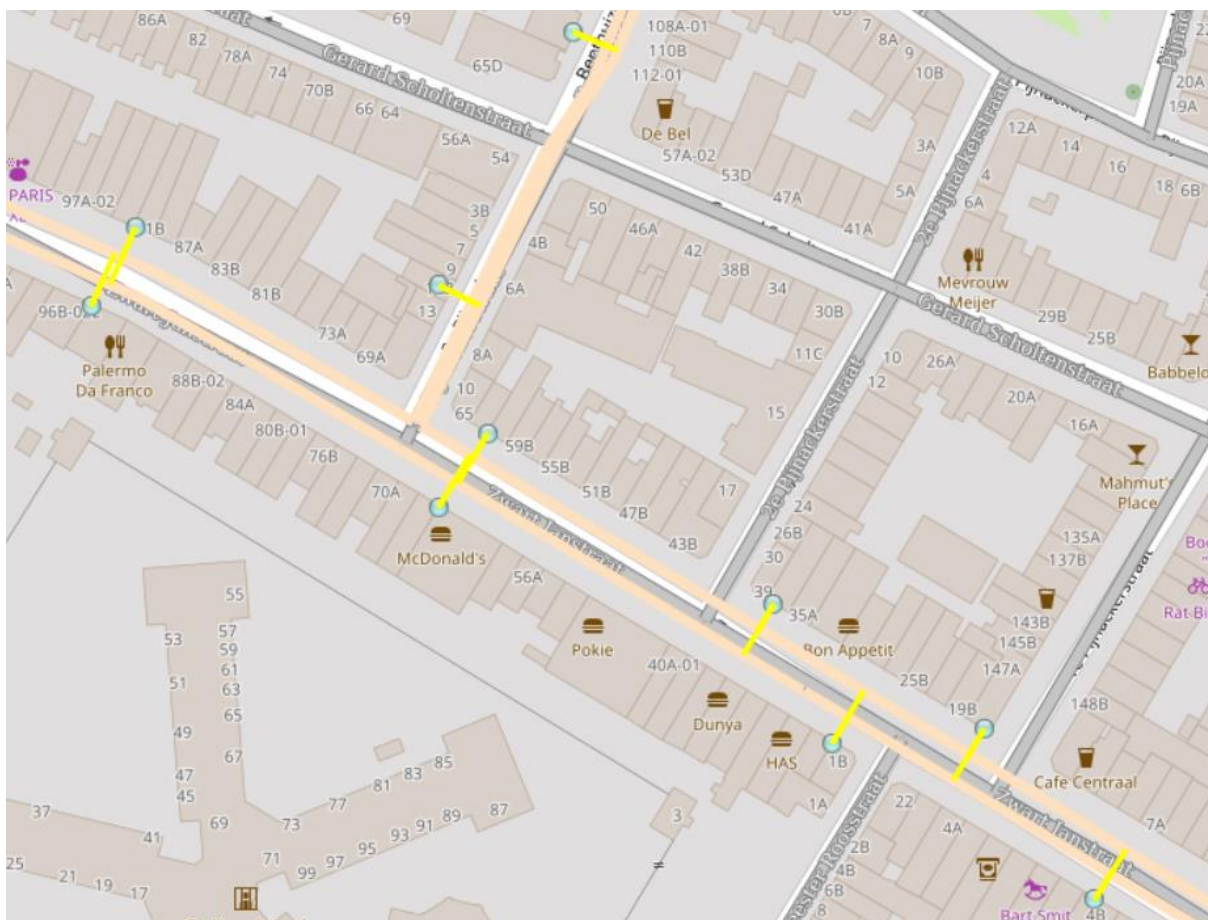
Van belang hierbij is dat voor een supermarkt op deze locatie de auto niet het meest voor de hand liggende vervoermiddel is en dat veel bezoekers de supermarkt bovendien als een extra tussenstop zullen inlassen bij het winkelen dat toch al plaats vindt aan de Zwart Janstraat.

#### 4.4.3. Invloed van omgevingslucht op bouwplan

Buiten de aanwezige wegenstructuur en de regulier te verwachten gebouwverwarming zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden.

---

<sup>8</sup> Bijlage 3a, voorschrift 3A2 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg, mede vanwege het feit dat alleen de Zwart Janstraat als zodanig zal fungeren.



Afbeelding 4.4: uitsnede kaart met rekenpunten NSL-monitoringstool (NO<sub>2</sub> – 2016) [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)

Via de landelijke voorziening NSL-monitoringstool<sup>9</sup> wordt de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit in Nederland in beeld gebracht. In de navolgende tabel is hiervan een overzicht gegeven voor de Zwart Janstraat. Via de rekentool 2017 kunnen de jaren 2016, 2020 en 2030 in beeld worden gebracht.

Bij de beoordeling in het kader van het NSL-model wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot 10 jaar na vaststelling van het planologisch besluit ('planhorizon'). Hierbij geldt in principe dat voor de toekomst rekening wordt gehouden met een verkeerstoename ten opzichte van het huidige verkeersbeeld. Tegelijkertijd wordt naar de toekomst toe ook rekening gehouden met een afname van de emissies per voertuig.

<sup>9</sup> <https://www.nsl-monitoring.nl/> - Nationaal Samenwerkingsplatform Luchtkwaliteit

Rekenjaar 2015			
	NO <sub>2</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10C</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10d</sub>	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m <sup>3</sup>
	PM <sub>2,5</sub>	<20 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	EC	<1,50 µg/m <sup>3</sup>	
Rekenjaar 2020			
	NO <sub>2</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10C</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10d</sub>	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m <sup>3</sup>
	PM <sub>2,5</sub>	<20 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	EC	<1,25 µg/m <sup>3</sup>	
Rekenjaar 2030			
	NO <sub>2</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10C</sub>	<35 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	PM <sub>10d</sub>	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m <sup>3</sup>
	PM <sub>2,5</sub>	<20 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup> jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m <sup>3</sup>	

Zoals uit de tabel blijkt wordt voor de locatie voor de rekenjaren 2015, 2020 en 2030 geen (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor wat betreft de (bepalende) parameters NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> geprognosticeerd. Er wordt tevens voldaan aan de blootstellings-concentratieverplichting van 20 µg/m<sup>3</sup> lucht voor PM<sub>2,5</sub> (BCV). Voor elementair koolstof (EC) wordt voldaan aan de algemeen geaccepteerde voorkeursgrenswaarde van minder dan 1,5 µg/m<sup>3</sup> (geen wettelijke norm).

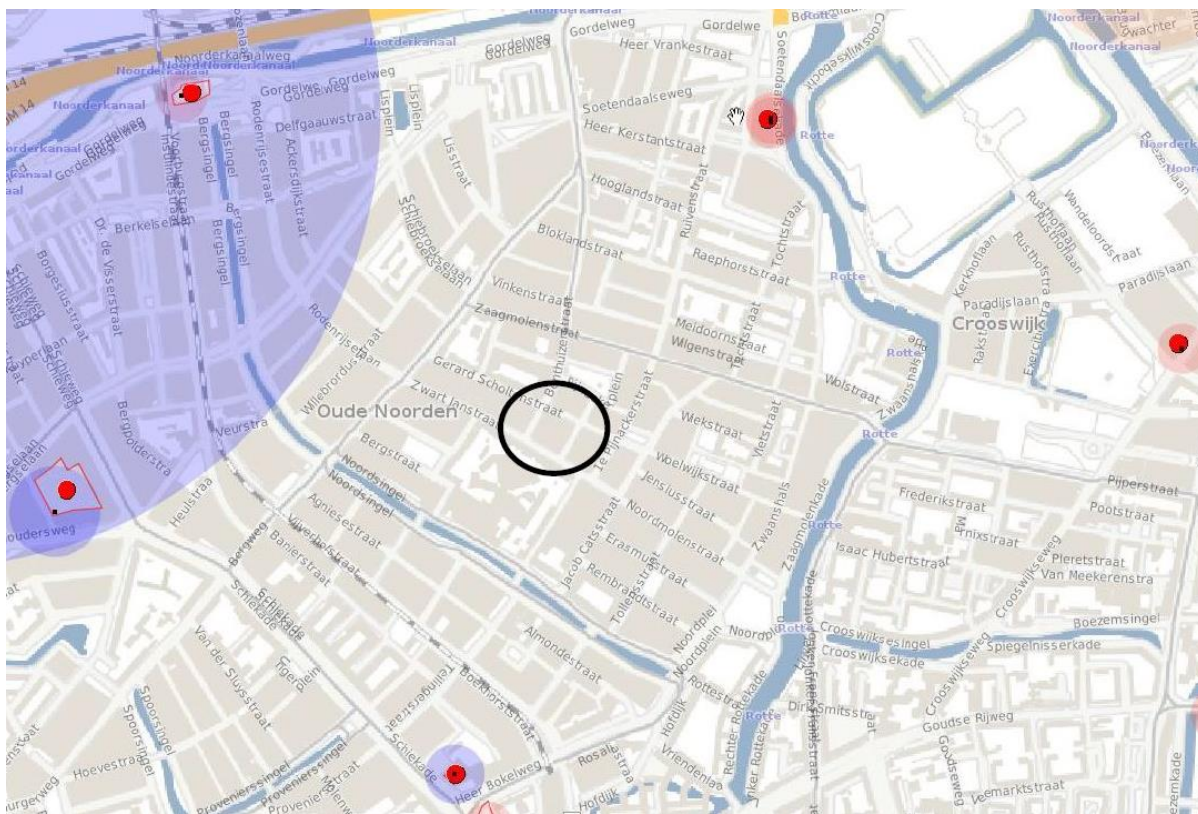
Gelet op deze achtergrondwaarden is op dit punt hoe dan ook geen sprake van een locatie waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitseisen. In die zin is dus sprake van een aanvaardbaar woon- en winkelklimaat.

Mede gelet op de geldende bestemming en de daarvan te verwachten emissies (verkeersaantrekkende werking of anderszins) behoeft van onderhavig bouwplan geen significante invloed op de lokale luchtkwaliteit te worden verwacht. Overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen als gevolg van dit plan en andere negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit dan ook uitgesloten.

#### 4.5. Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, waaronder de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is op basis van de risicokaart onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Aan de hand van afbeelding 4.2 blijkt dat geen enkel invloedsgebied tot over de planlocatie reikt. Op meer dan 800 meter ten noorden van de planlocatie bevinden zich de Rijksweg A20 en de spoorlijn Rotterdam-Gouda, op meer dan 750 meter ten zuiden van de planlocatie bevindt zich spoorlijn Barendrecht-Rotterdam. Over deze routes vindt

transport van gevaarlijke stoffen plaats. De planlocatie ligt ruimschoots buiten de plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  en 200 meter zone waarbinnen conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) verantwoording moet worden afgelegd over het groepsrisico. Het aspect externe veiligheid leidt derhalve niet tot belemmeringen.



Afbeelding 4.2: risicobronnen en invloedsgebieden, de projectlocatie is zwart omcirkeld (Bron: AVIV).

#### 4.6. Bodemgeschiktheid

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een bodemscan uitgevoerd<sup>10</sup>. Uit de bodemscan blijkt dat op de locatie vermoedelijk een heterogeen licht tot matig verontreinigde ophooglaag aanwezig is. Verder is geen sprake van verdachte deellocaties.

Op een deel van de onderzoekslocatie is reeds bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de grond licht tot matig verontreinigd is. Ook is het grondwater licht verontreinigd. Met het oog op de herontwikkeling heeft verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden en is een Bus-melding gedaan op 13 april 2017.

Gelet op de voorhanden onderzoeksgegevens staat voldoende vast dat de milieukundige kwaliteit van de bodem zal op basis van geldende regelgeving en beleid geen beperking vormen voor het bouwplan. In ieder geval is er geen sprake van indicaties op een zodanig ernstige of omvangrijke verontreiniging dat dit een risico vormt voor de financiële of milieutechnische haalbaarheid van het (bouw)plan. Het is

<sup>10</sup> Van der Helm Milieubeheer, *Bodemscan onderzoek Noorderboulevard Rotterdam*, 9 juni 2016, CLRO160270, bijlage 4

daarmee niet onzeker of de omgevingsvergunning uitvoerbaar zal zijn met het oog op bodemverontreinigingen.

#### **4.7. Natuurbescherming**

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

De Wet natuurbescherming voorgenomen activiteit betreft onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura-2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren.

##### **4.7.1. Soortenbescherming – Flora en fauna**

Voor wat betreft mogelijk op de locatie zelf aanwezige beschermde dieren en planten is een ecologisch onderzoek uitgevoerd<sup>11</sup>. Naar aanleiding van de bureauinventarisatie heeft gericht onderzoek plaatsgevonden naar voorkomens van vleermuizen en van nestelende vogels.

Hierbij is een zomerverblijf annex paarverblijf vastgesteld voor de gewone dwergvleermuis. Met het oog hierop zijn vleermuiskasten opgehangen als overbrugging. In de nieuwbouw zullen nieuwe verblijfsplaatsen voor deze vleermuis worden ingeruimd.

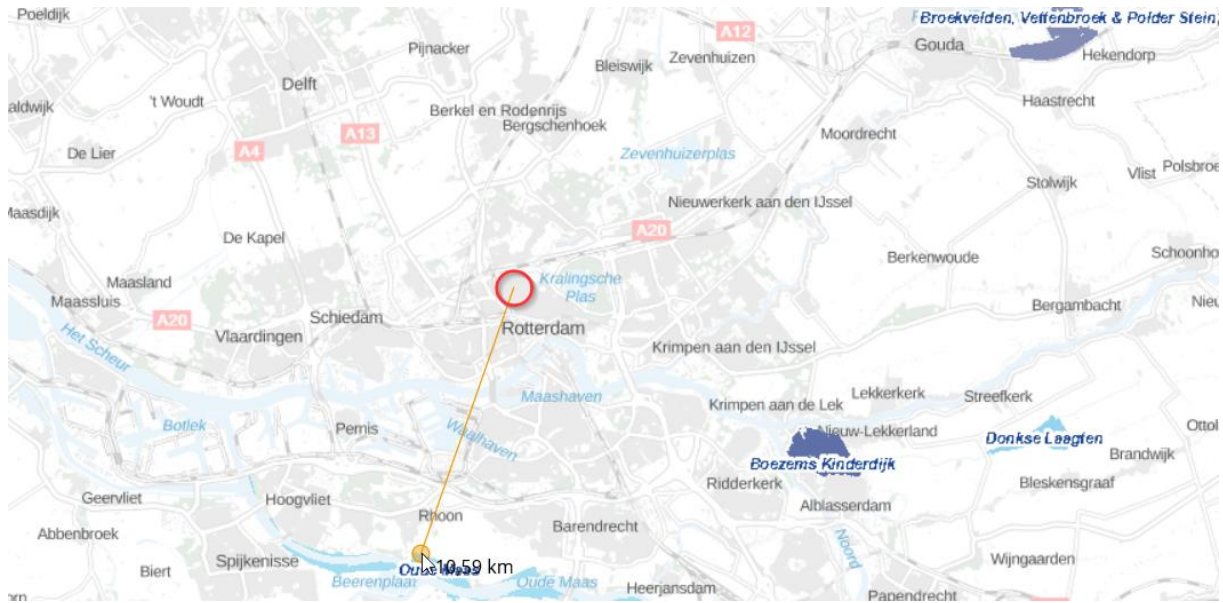
Er zijn geen bijzonderheden vastgesteld voor wat betreft beschermde vogels. Op dit punt volstaan de algemene voorzorgmaatregelen waarbij rekening wordt gehouden met het broedseizoen v.w.b. het rooien van de aanwezige vegetatie en de (ver)bouwwerkzaamheden.

##### **4.7.2. Gebiedsbescherming**

De locatie is niet gelegen in Natura 2000 gebied of in het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: ecologische hoofdstructuur). Het dichtstbijzijnde natuurgebied betreft 'Oude Maas' op een afstand van meer dan 10 kilometer en 'Boezems Kinderdijk' op een afstand van meer dan 11 kilometer.

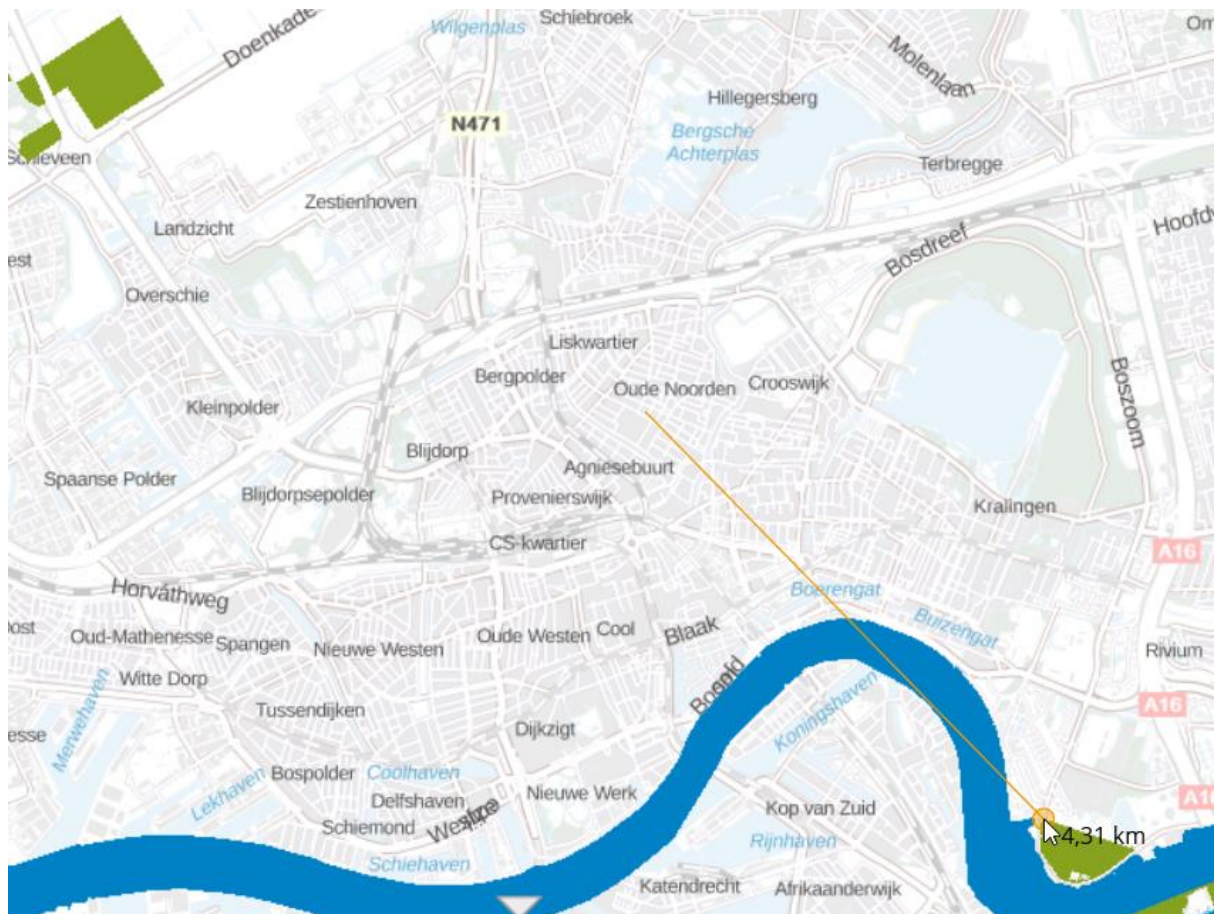
---

<sup>11</sup> GroenTeam, *Onderzoek natuurwetgeving vanwege realisatie Noorderboulevard 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat Rotterdam*, 16 september 2016, bijlage 5



Kaart 4.7.2.1: Natura 2000 gebieden (bron: provincie Zuid-Holland)

De dichtstbij gelegen delen van het NatuurNetwerk Nederland bevinden zich aan de Schaarlijk en aan de Doenkade op een afstand van meer dan 4 kilometer.



Kaart 4.7.2.2: NatuurNetwerk Nederland gebieden (bron: provincie Zuid-Holland)

Gelet op deze grote afstand tot beschermde natuurgebieden en de tussengelegen functies behoeft niet te worden gevreesd voor een negatieve invloed op deze natuurgebieden. Ook vanwege de

afstand van meer dan 10 kilometer hoeft niet te worden gevreesd voor een nadelige invloed vanwege stikstofdepositie op de betreffende Natura2000 gebieden.

Op dit vlak doen zich dus geen beletselen voor voor onderhavig project.

#### **4.8. Overige belemmeringen**

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het projectgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke. In de directe nabijheid van het projectgebied zijn geen relevante kabels of leidingen aanwezig. Ook zijn er geen beschermingszones opgenomen.

Wel bevindt zich ten noordwesten van het projectgebied de luchthaven "Rotterdam The Hague Airport". In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken (invliegfunnel). De voorliggende ontwikkeling van de supermarkt heeft een hoogte die gelijkwaardig is aan de omliggende bebouwing en overschrijdt de hoogtebeperkingen ten aanzien van de luchthaven niet. Hierdoor vormt het initiatief geen belemmering voor de luchthaven "Rotterdam The Hague Airport".

## **5. Water**

### **5.1. Beleidskader**

*Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK)*

In het Waterbeheerplan 2016-2021 'Met mensen en water' (WBP, vastgesteld door het algemeen bestuur op 29 juni 2016) legt HHSK de ambities voor de komende jaren vast. De accenten die de rode draad vormen voor de werkzaamheden in de planperiode zijn:

- Doelmatig en duurzaam. Taken worden uitgevoerd tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, dragen bij aan de leefbaarheid van het gebied en vergroten de toekomstbestendigheid en duurzaamheid van het watersysteem.
- In directe verbinding met de omgeving. HHSK gaat actief in gesprek met de omgeving en staat open voor initiatieven van burgers, bedrijven en partners, ook als dat meer vraagt dan de waterschapstaak vereist.

Voor het watersysteem heeft de wateroverlast in Rotterdam voor HHSK grote prioriteit. Op gebiedsniveau wordt samen met andere partijen aan integrale oplossingen gewerkt.

De Keur van het Hoogheemraadschap verbiedt het zonder vergunning aanbrengen van meer dan 500 m<sup>2</sup> verhard oppervlak, waarvan de neerslag geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, wordt gebracht op het oppervlaktewaterlichaam. Ook het onttrekken van grondwater, bijvoorbeeld voor een tijdelijke bronbemaling tijdens de bouw, valt onder de Keur en de Algemene Regels. De Keur regelt ook geboden en verboden in waterstaatswerken (oppervlaktewateren, waterkeringen). In het plangebied liggen echter geen waterstaatswerken.

### *Herijking Waterplan Rotterdam 2*

Doel van het waterplan is verschillende wateropgaven integraal op te lossen en tegelijk bij te dragen aan een aantrekkelijke, leefbare en toekomstbestendige stad. Er is een forse opgave om droge voeten te houden. Vergroening is hierin een belangrijke strategie. Ook werken partijen samen om de afvalwaterketen doelmatiger te beheren en de kwaliteit en de duurzaamheid van de leefomgeving te verbeteren.

### *Gemeentelijk Rioleringsplan*

Het rioleringsbeleid is vastgelegd in het “Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020” van de gemeente Rotterdam. De 4 doelen in het GRP zijn:

1. beschermen van de volksgezondheid en het milieu door doelmatig inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. voorkomen van wateroverlast door doelmatig inzamelen, transporteren en verwerken van hemelwater;
3. voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van een hoge of lage grondwaterstand door doelmatige maatregelen in openbaar gebied;
4. Rotterdammers van dienst zijn en bewustzijn tot stand brengen over hun rol in het stedelijk watersysteem door actief communiceren en de Rotterdammers en Rotterdamse bedrijven handelingsperspectieven te laten zien.

Het scheiden van huishoudelijk afvalwater en (schoon) hemelwater en grondwater is een strategisch principe voor de gemeente. Hemelwater en grondwater worden zoveel mogelijk benut of lokaal teruggebracht in het milieu, bijvoorbeeld voor het aanvullen van grondwaterstanden.

## **5.2. Watertoets**

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende ‘waterthema’s’, zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema’s levert de watertoets op.

### Huidige situatie plangebied

#### *Veiligheid en waterkeringen*

In en rondom het plangebied komen geen waterkeringen voor. De afstand tot de boezemkade langs De Rotte is circa 500 meter.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden nagegaan wat het effect is op de risico’s in het plangebied en de omgeving. Voor waterveiligheid gaat het risico over overstroming (schade en slachtoffers). De overstromingsdiepte ter plaatse van het projectgebied bedraagt 1 meter. Na een eventuele dijkdoorbraak zal het water vanuit de Nieuwe Maas in eerste instantie via de laagst gelegen delen (vaak watergangen) naar het noorden stromen. Eventuele barrières vertragen de instroom. Hogere locaties rondom het plangebied, zoals de rijksweg kunnen dienen als vluchtroute.

#### *Grondwater en ontwatering*

Op [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl) is het grondwatermeetnet met meetdata te vinden. In de directe omgeving van het plangebied zijn drie freatische peilbuizen. Onderstaande tabel geeft een indicatie van de maaiveldhoogte, grondwaterstanden en ontwateringsdiepte. Het maaiveldniveau op de planlocatie is circa NAP -1,0 meter.

Peilbuisnr	GLG (m NAP)	GHG (m NAP)	Ontwateringsdiepte
129569-58 (no van locatie)	-2,67	-1,65	65 cm
129569-56 (zo van locatie)	-2,74	-1,82	82 cm
129569-41 (westelijk van locatie)	-3,13	-2,65	1,65 cm

*GHG = gemiddeld hoogste grondwaterstand, GLG = gemiddeld laagste grondwaterstand*

Op basis van de peilbuismetingen is de ontwateringsdiepte op de planlocatie voldoende voor het beoogde grondgebruik. Het Oude Noorden is een infiltratiegebied; de stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerende pakket is lager dan de freatische grondwaterstand.

Op de planlocatie is bij de initiatiefnemer geen grondwateroverlast bekend. Toch is in de toelichting op Peilbesluit Rotterdam aangegeven dat grondwateroverlast in nagenoeg het gehele peilbesluitgebied geregeld voorkomt, met name na hevige neerslag. Het ontbreken van voldoende ont- en afwateringsmiddelen, zoals open watergangen en drainages, is er de oorzaak van dat grondwaterstanden niet voldoende beheersbaar zijn. Vanwege de bijkomende geringe bemalingscapaciteit is de kans op hoge grondwaterstanden, plasvorming en vochtvorming in de kelders in nagenoeg het gehele gebied aanwezig.

Uit de Risicokaart Funderingen van de Gemeente Rotterdam blijkt dat het plangebied een hoog risico heeft op funderingsproblemen (paalrot door lage grondwaterstanden). De huidige fundering is een paalfundering.

#### *Waterkwantiteit*

Het plangebied ligt in peilbesluitgebied Rotterdam, in peilgebied GPG-154 en heeft een jaarrond vast peil van NAP -2,4 meter. De Noordsingel is een belangrijke watergang in het peilgebied en ligt op 250 meter afstand van het plangebied. Het streefbeeld (Waterplan) voor de Noordsingel is 'Compacte stad'. Bij dit streefbeeld staat de belevingswaarde centraal. Verder moet de waterkwaliteit voldoen aan een basiskwaliteit; het water heeft een doorzicht van minimaal 40 centimeter, waarbij incidenteel een kroosdek kan voorkomen. Minimaal 5% van de oevers moet in dat streefbeeld natuurvriendelijk ingericht zijn en de waterpartijen zijn minimaal 0,8 meter diep met diepere overwinteringsplaatsen.

Ten oosten van het plangebied ligt de Binnenrotte, een boezemwater (boezem van Schieland) met een peil met een bandbreedte van NAP -0,9 en NAP -1,2 meter. Vanuit de Noordsingel wordt water uitgemalen op de Binnenrotte.

#### *Watersysteemkwaliteit, ecologie en onderhoud*

Aangezien binnen het plangebied geen oppervlaktewater voorkomt zijn inrichting en onderhoud van oppervlaktewater niet relevant voor het plan. Wel moet bij de planontwikkeling verontreiniging van grond- en oppervlaktewater worden voorkomen en de ecologische toestand van het water mag niet verslechteren (stand still).

### *Afvalwater en riolering*

Het Oude Noorden maakt deel uit van een groot gebied waar sprake is van wateroverlast bij hevige regenval. Het gebied - en dus ook het plangebied - is gemengd gerioleerd. Regenwater en huishoudelijk afvalwater worden gezamenlijk ingezameld. Bij hevige regenval kunnen de pompen en leidingen de aanvoer niet aan en treden overstorten van gemengd water op oppervlaktewater (Noordsingel) in werking.

Binnen het plangebied liggen geen transportleidingen voor afvalwater.

### Toekomstige situatie plangebied

#### *Waterveiligheid en waterkeringen*

Waterkeringen zijn niet relevant voor het plangebied.

Door toedoen van het plan neemt het risico van een overstroming bij een dijkdoorbraak iets toe en de waterveiligheid dus af. Risico is immers kans x gevolgschade. Het plan heeft geen effect op de kans op een overstroming. Maar doordat in het plangebied wordt geïnvesteerd neemt de waarde van het plangebied toe en daarmee de potentiële schade bij overstroming en dus het risico van overstroming. Dit effect is echter zeer gering. Deze waterveiligheid staat los van wateroverlast door lokale hevige neerslag waar afvoer van hemelwater en het verwerken van het polderwater een rol spelen (zie onder waterkwantiteit).

### *Grondwater en ontwatering*

Het te kiezen bouwpeil wordt voor voldoende drooglegging tenminste afgestemd op de in te stellen oppervlaktewaterpeilen. Het huidige maaiveld is net voldoende voor het voorkomen van grondwateroverlast. Geadviseerd wordt om rekening worden gehouden met een vorstvrije ontwateringsdiepte van minimaal 0,8 meter (afstand bouwpeil – gemiddeld hoogste grondwaterstand/GHG). In ieder geval dient de GHG niet hoger te komen dan 20 centimeter onder de bodem van de kruipruimte. De kwaliteit van de huidige funderingen wordt niet gecontroleerd op paalrot; de nieuwbouw, alsmede de te handhaven schoolgevel aan de 2<sup>e</sup> Pijnackerstraat 13-15, wordt voorzien van een geheel nieuwe fundering.

### *Waterkwantiteit*

Het huidige peilbesluit is een randvoorwaarde voor het plan.

De Keur stelt dat een watervergunning nodig is voor ruimtelijke ontwikkelingen waarbij meer dan 500 m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt toegevoegd. Het plangebied is in de huidige situatie al volledig verhard en zal dat ook na de planontwikkeling blijven. Het verhard oppervlak neemt dus niet toe.

Vanwege de huidige wateropgave en hoge kans op wateroverlast in het Oude Noorden hebben gemeente en waterschap de strategie om de wijk te vergroenen en waar mogelijk verhard oppervlak te verwijderen. Hiermee wordt regenwater zoveel mogelijk vastgehouden en vertraagd. Ruimte is schaars in het Oude Noorden, dus wordt ingezet op innovatieve oplossingen; groene daken en waterpleinen.

Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente de toepassing van een sedumdak (groen dak) als voorwaarde gesteld. Het sedumdak zorgt niet alleen voor berging van hemelwater (vertraagde afvoer) maar draagt bovendien bij aan een betere luchtkwaliteit, het verlagen van de temperatuur in de omgeving en zorgt voor een constanter binnenklimaat. Doordat de verharding niet toeneemt en een sedumdak wordt aangelegd, verbetert de waterhuishoudkundige situatie (minder snelle afvoer van neerslag).

#### *Waterkwaliteit en ecologie*

Aandachtspunten bij de uitwerking van het ontwerp voor het voorkomen van verontreiniging van grond- en oppervlaktewater zijn:

- diffuse bronnen / lozingen beperken door gebruik van duurzame, niet-uitlogende bouwmaterialen.
- het gebruik van bestrijdingsmiddelen bij het beheer en onderhoud van wegen en parkeerterreinen voorkomen/ beperken, bijvoorbeeld door gebruik van speciaal voegzand of door geen voegen toe te passen.

#### *Afvalwater en riolering*

Landelijk is beleid dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gescheiden worden gerioleerd. Hierbij wordt alleen huishoudelijk afvalwater via het vuilwaterriool afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Schoon hemelwater wordt apart ingezameld en afhankelijk van het gebied geïnfiltreerd, afgevoerd naar oppervlaktewater of nuttig toegepast. Hier wordt hemelwater in ieder geval op het sedumdak geborgen. Het overschot aan water wordt alsnog afgevoerd via het riool, maar wel gescheiden van het huishoudelijk afvalwater aangeboden aan de perceelgrens. Directe afvoer naar oppervlaktewater is niet mogelijk gezien de afstand tot oppervlaktewater.

#### Conclusie

Uit de waterparagraaf blijkt dat de planontwikkeling een positief effect heeft op de waterhuishoudkundige situatie. Door de aanleg van een sedumdak wordt neerslag van verhard oppervlak vertraagd afgevoerd naar de riolering en/of oppervlaktewater, terwijl het verhard oppervlak in hoeveelheid niet toeneemt. Op de overige wateraspecten heeft de planontwikkeling geen of een zeer gering effect.

Het Hoogheemraadschap heeft geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling en kan zich vinden in de voorgeschreven toepassing van een sedumdak (groen dak).

## **6. Archeologie en cultuurhistorie**

### **6.1. Archeologie**

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op basis van de Archeologische Waarden- en Beleidskaart van de gemeente Rotterdam

geldt voor het projectgebied een redelijk tot hoge archeologische verwachting. De archeologische waarden zijn te verwachten direct onder het maaiveld of op een dieper niveau.

Het plangebied is aangemerkt als een archeologisch kansrijk gebied. De archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam wordt aan de locatie een redelijk hoge te hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend. Op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Oude Noorden' geldt een onderzoekverplichting voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 250 cm beneden maaiveldniveau en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m<sup>2</sup>. Indien de werkzaamheden deze voornoemde vrijstellingsgrenzen overschrijden dient het bouwplan ter beoordeling voorgelegd te worden aan het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van de gemeente Rotterdam (BOOR). Indien noodzakelijk geacht, dient een archeologisch vooronderzoek te worden uitgevoerd voorafgaand aan de bouw- en graafwerkzaamheden.

Het BOOR heeft per brief d.d. 10 augustus 2016<sup>12</sup> laten weten dat er naar aanleiding van de voorliggende ontwikkeling geen reden bestaat tot het uitvoeren van archeologisch vooronderzoek in het voorliggende projectgebied.

Er dient er altijd rekening te worden gehouden met zogenaamde toevalsvondsten bij eventuele werkzaamheden in het plangebied, ook buiten de zones waarvoor een verwachtingswaarde geldt. Wanneer tijdens werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan zijn deze meldingsplichtig conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet. Dit kan in de gegeven omstandigheden als afdoende restbescherming worden beschouwd.

## 6.2. Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het Oude Noorden, waarin het voorliggende projectgebied is gelegen, is een uitbreidingswijk die niet volgens integrale stedenbouwkundige ontwerpen tot stand is gekomen. In de periode tussen 1877 en 1923 werd het gebied tussen de spoorlijn, Bergweg, Gordelweg en de Rotte ontwikkeld en bebouwd op basis van particuliere stratenplannen en verspreide initiatieven. Ondanks het ontbreken van een integraal ontwikkelingsplan heeft het Oude Noorden een overwegend consistent bebouwingsbeeld van compacte laagbouw in gesloten bouwblokken aan lange, smalle straten. Deze consistentie is ontleend aan de pragmatische instelling van de negentiende-eeuwse bouwondernemers die de middeleeuwse polderstructuur als uitgangspunt namen.

Het voorliggende projectgebied is gelegen binnen een gesloten bouwblok, waar thans een leegstaand schoolcomplex is gesitueerd. Met de beoogde ontwikkeling van de supermarkt krijgt het leegstaande complex een nieuwe functie. De nieuwbouw zal zo veel mogelijk aansluiten op de reeds aanwezige, karakteristieke bebouwing. Voorts zijn er geen monumentale gebouwen in het projectgebied aanwezig. De karakteristieke (voormalige) schoolgevels aan de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Pijnackerstraat worden grotendeels behouden dan wel met nieuwe materialen teruggebouwd.

---

<sup>12</sup> Archeologisch advies Noorderboulevard Rotterdam, BOOR, d.d. 10 augustus 2016

Het plangebied is niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarmee gelden er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 7. Mobiliteit

### 7.1. Verkeer

Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling die met deze ruimtelijke onderbouwing wordt gefaciliteerd, moet de verkeersaantrekkende werking worden bepaald. Op dat punt is verkeerskundig onderzoek uitgevoerd door Mobycon<sup>13</sup>.

Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking vanwege autoverkeer minimaal zal zijn. De belangrijkste elementen hierbij zijn, dat er geen parkeervergunningen zullen worden verstrekt aan de toekomstige bewoners en medewerkers van de supermarkt. Verder zal sprake zijn van een zogenaamde mandjessupermarkt, waarbij het niet mogelijk zal zijn om met de winkelwagen van en naar een geparkeerde auto te rijden voor het inladen van de boodschappen. Daarnaast is sprake van een supermarkt met een sterk lokaal verzorgingsgebied in sterk stedelijk gebied, waardoor boodschappen doen met de auto niet aantrekkelijk is. Tot slot zal de supermarkt zijn gelegen in bestaand winkelgebied, waardoor sprake zal zijn van combinatie bezoek, waarbij de supermarkt dus niet of beperkt zelfstandig verkeer aantrekt.

Op dit punt is van belang dat in de directe omgeving wel is voorzien in mogelijkheden om met de auto inkopen te doen, zoals Eudokiaplein of op de kop van de Bergweg en aan de Benthuizerstraat. Deze locaties zijn optimaal bereikbaar per auto en beschikken in lijn daarmee ook over eigen parkeergelegenheid. In die zin zijn dus in de buurt alternatieven beschikbaar voor diegenen die aangewezen zijn op de auto om inkopen te doen.

Voor wat betreft de supermarkt zal dus rekening moeten worden gehouden met enkele vrachtbewegingen per week v.w.b. de bevoorrading van de supermarkt en daarnaast het nodige (brom)fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer.

Voor de nieuwe appartementen geldt eveneens dat er voor de bewoners minder behoefte zal bestaan om te beschikken over een eigen auto, nog los van het aspect dat niet over een parkeervergunning kan worden beschikt. Immers zowel de dagelijkse als niet dagelijkse boodschappen kunnen in de directe omgeving worden gedaan terwijl openbaar vervoer voorhanden is aan de Bergweg en op het Noordplein / Linker Rottekade. Daarbij zullen de appartementen beschikken over een fietsenberging. Werklocaties zoals het centrum zijn op befietsbare afstand gelegen en ook goed bereikbaar met openbaar vervoer.

Het verkeer wordt primair afgewikkeld via de Zwart Janstraat richting de Bergweg (noordelijke richting) en Noordmolenstraat (zuidelijke richting). De Zwart Janstraat is aan te merken als een wijkontsluitingsweg, die over voldoende capaciteit beschikt om de extra verkeersstroom op te kunnen vangen. Idem beschikken de bestaande openbaar vervoersverbindingen over voldoende capaciteit om de thans geplande functies te faciliteren.

<sup>13</sup> Mobycon, *Parkeervraag supermarkt Noorderboulevard*, 16 juli 2018, 5512-M-E4, bijlage 3

## 7.2. Parkeren

Ter waarborging van voldoende parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten wordt door de gemeente de parkeerbehoefte vastgesteld aan de hand van het “Parkeerbeleid, normering 2010”, behorend bij het bestemmingsplan ‘parapluherziening parkeernormering Rotterdam’ van 14 december 2017. Dit bestemmingsplan gaat er in principe van uit dat op eigen terrein wordt voorzien in parkeren en laden en lossen.

De projectlocatie is gelegen in ‘sector B – knooppunten en stadswijken’ voor wat betreft niet-woonfuncties en ‘sector 2’ voor wat betreft woonfuncties. Theoretisch is sprake van toename in parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen. Echter er kan rekening worden gehouden met een lagere parkeerbehoefte vanwege de ook in de vorige paragraaf aangegeven omstandigheden. Op dit punt kan ook worden verwezen naar de uitgebreide rapportage van Mobycon<sup>14</sup>.

Aan de toename van de behoefte aan fietsparkeren zal in het kader van de herinrichting van het openbare gebied invulling worden gegeven.

## 8. Duurzaamheid

De gemeente Rotterdam heeft met het Programma Duurzaam actief ingezet op een schone, groene en gezonde stad. Om invulling te geven aan deze ambitie zijn diverse opgaven geformuleerd, waaronder het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, omschakelen naar duurzame energie, vergroten van duurzame investeringen en het bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling. De voorliggende ontwikkeling sluit aan op de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente, door toepassing te geven aan sedum dakbedekking. Een dergelijke dakbedekking zorgt niet alleen voor berging van hemelwater (vertraagde afvoer) maar draagt bovendien bij aan een betere luchtkwaliteit, het verlagen van de temperatuur in de omgeving en zorgt voor een constanter binnenklimaat.

## 9. Uitvoerbaarheid

### 9.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de vervangende nieuwbouw van voormalige schoolgebouwen naar een supermarkt. De nieuwe supermarkt wordt op zorgvuldige wijze ingepast in de bestaande bebouwingsstructuur.

In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure is sprake van coördinatie van de vereiste omgevingsvergunningen (o.m. vergunning handelsreclame, verkeersbesluit laden en lossen op de openbare weg). In het kader van deze procedure wordt de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. De ontwerp-omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd. Er zijn <aantal> zienswijzen ingediend.

Ten aanzien van deze zienswijzen kan het volgende worden opgemerkt.

---

<sup>14</sup> Zie vorige noot.



## 9.2. Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

Gelet op het voorgaande is in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een ontwikkelovereenkomst (exploitatieovereenkomst) gesloten tussen de gemeente Rotterdam en de initiatiefnemer. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

## 9.3. Vooroverleg

Het bevoegd gezag dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met diverse betrokken instanties, waaronder het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de provincie Zuid-Holland en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In dit kader is de ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de vaste overlegpartners. De ingekomen reacties worden in onderstaande alinea's beknopt samengevat.

### *Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)*

In het kader van het overleg bij de voorbereiding van omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.12 Wabo heeft de VRR een reactie gegeven (d.d. 29 november 2016). De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Zij doen dit middels een analyse van de omgeving, waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd. Met betrekking tot dit project zijn er geen relevante externe veiligheidsaspecten geconstateerd.

### *Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard*

Op 22 november 2016 heeft het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard laten weten geen bezwaren te hebben tegen de uitvoering van onderhavig project. Dit, omdat het project geen nadelige invloed heeft op het watersysteem. Het hoogheemraadschap stemt in met het toepassen van een sedumdak (groen dak).

Gelet op de ingekomen reacties bestaan er geen bezwaren tegen de uitvoering van onderhavig project.

## 10. Bijlagen

**Bijlage 1** - Seinpost Adviesbureau B.V., *DPO supermarkt Noorderboulevard Rotterdam Ruimtelijk-economische effectstudie voor een nieuwe supermarkt op de schoollocatie*, april 2018 kenmerk: 38018

**Bijlage 2** - Van Kooten advies, *Akoestisch onderzoek bouwplan supermarkt en woningen 2e en 3e Pijnackerstraat in Rotterdam*, 11 oktober 2017, kenmerk 1723.R01

**Bijlage 3** - Mobycon, *Parkeervraag supermarkt Noorderboulevard*, 25 september 2016, 5512-M-E2

**Bijlage 4** - Van der Helm Milieubeheer, *Bodemscan onderzoek Noorderboulevard Rotterdam*, 9 juni 2016, CLRO160270

**Bijlage 5** - GroenTeam, *Natuuronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet / Wet natuurbescherming t.b.v. sloop van een schoolcomplex en realisatie van een winkelboulevard (eindrapport)*, 16 september 2016

**Bijlage 6** - Adromi, *Bouwplan (supermarkt en woningen) Zwart Janstraat Rotterdam, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï*, 18 juli 2018, R201814/1803c