BOdG ruimtelijk advies

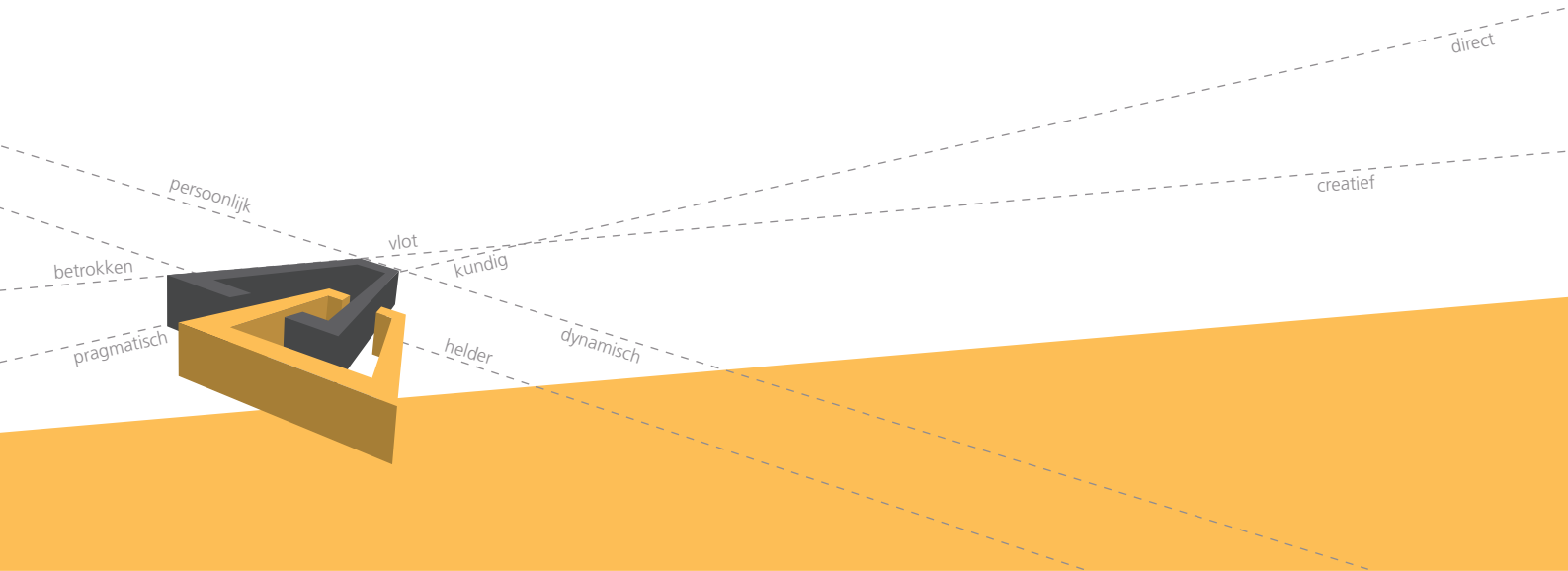
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
REMISEHOF BLOK K2

22 juli 2019

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

REMISEHOF BLOK K2

Datum	22 juli 2019
In opdracht van	Gemeente Rotterdam



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Ligging en begrenzing 7
1.3 Vigerend bestemmingsplan 8
1.4 Procedure 9

2. BELEIDSKADER 11

2.1 Nationaal beleid 11
2.2 Provinciaal beleid 12
2.3 Gemeentelijk beleid 13

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT 15

3.1 Bestaande situatie 15
3.2 Projectbeschrijving 16

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN 19

4.1 Water 19
4.2 Milieuzonering 20
4.3 Geluid 22
4.4 Luchtkwaliteit 23
4.5 Externe veiligheid 24
4.6 Bodem 25
4.7 Archeologie 25
4.8 Flora en fauna 26
4.9 Duurzaamheid 27
4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 28

5. UITVOERBAARHEID 29

5.1 Financiële uitvoerbaarheid 29
5.2 Vooroverleg 29

6. CONCLUSIE 31

BIJLAGE: **Projectkaart**
Milieuonderzoeken (apart bijgevoegd)

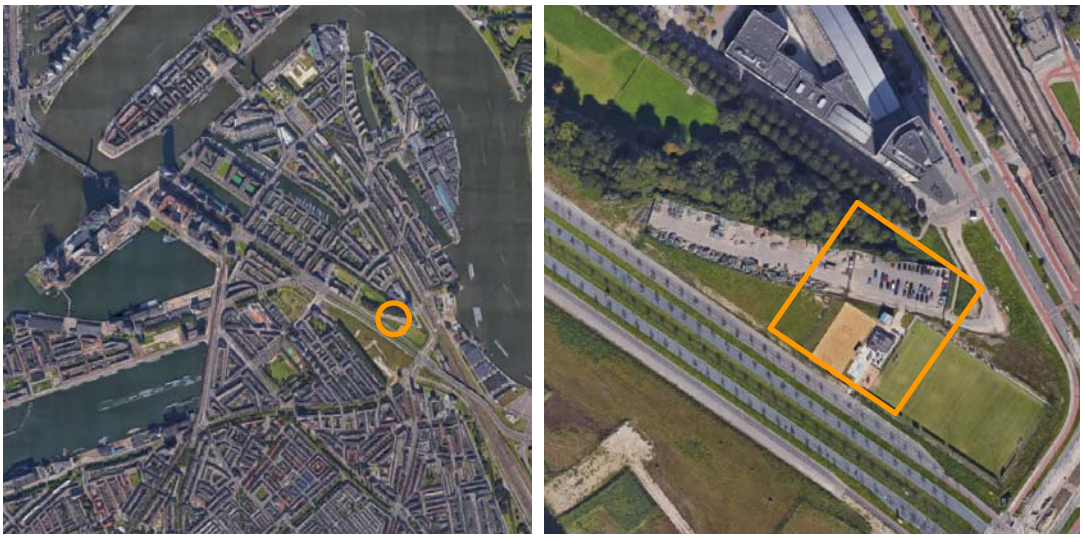
1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

De ontwikkeling van Parkstad, aan weerszijden van de Laan op Zuid, begint langzaam vorm te krijgen. De nieuwe wijk wordt een natuurlijke verbinding tussen de huidige Kop van Zuid, de wijk Feijenoord en de Afrikaanderwijk. Onderdeel van de ontwikkeling is het zogenoemde 'Remisehof' dat bestaat uit drie bouwblokken met elk 80 tot 90 appartementen, gezinswoningen en luxe 'herenhuizen'. Voor één van deze blokken, het zogenoemde blok K2, geldt dat het met het oog op een optimale invulling van de wijk zeer gewenst is het blok iets anders vorm te geven dan aanvankelijk bedacht in het bestemmingsplan 'Parkstad'. Ten tijde van het opstellen van dat bestemmingsplan is rekening gehouden met de komst van de derde stadsbrug ter hoogte van de Rosestraat en het Varkenoordse viaduct. Door gewijzigde stedenbouwkundige uitgangspunten is hiervan echter geen sprake meer, waardoor de mogelijkheid is ontstaan de beoogde woningen op een andere wijze te positioneren. Omdat hierdoor blok K2, bestaande uit maximaal 79 woningen, deels binnen de geldende bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is komen te liggen, is een klein deel van het voornemen in strijd met de bouw- en gebruiksregels van het geldende bestemmingsplan 'Parkstad' (zie § 1.3). Daartoe is het verlenen van een omgevingsvergunning *in afwijking van het bestemmingsplan* noodzakelijk en dient een ruimtelijke procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo te worden doorlopen. Voor deze procedure dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Dit document voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

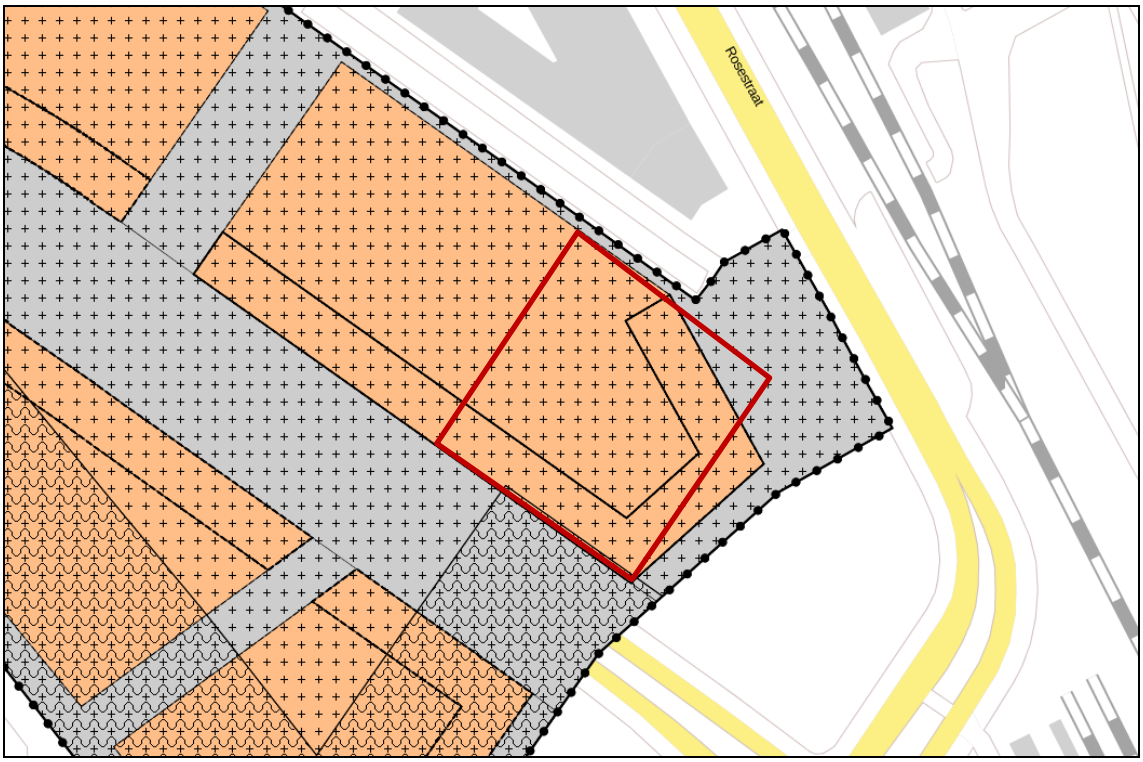
Hoewel slechts een klein deel van het bouwplan in strijd is met de bouw- en gebruiksregels en de afwijking dan ook marginaal is , wordt in deze onderbouwing het gehele blok K2 beschreven. Voor de ontwikkeling wordt namelijk één bouwaanvraag ingediend. Het projectgebied is gelegen aan de noordzijde van de Laan op Zuid en de zuidzijde van de Spoorweghaven. De begrenzing wordt gevormd door de gevellijnen van het nog te realiseren gebouw. Deze vormen tevens de grens met de rondom het bouwblok gelegen verkeers- en verblijfsgebieden.



Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied in Rotterdam (links) en in de directe omgeving (rechts). Inmiddels ondergaan de gronden binnen het projectgebied een sanering en zijn de op de foto nog zichtbare functies verdwenen.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Parkstad". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 25 januari 2011 en onherroepelijk sinds 7 december 2011. Binnen het projectgebied bevinden zich twee bestemmingen (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Parkstad" (projectgebied rood omkaderd).

Het grootste deel van het projectgebied is voorzien van de bestemming ‘Gemengd-6’. Deze gronden zijn bestemd voor woningen en maatschappelijke voorzieningen. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding die via een smalle strook is opgenomen aan de zuid, oost en noordzijde van de bestemming is op de begane grond ook detailhandel toegestaan. Dienstverlening, horeca, bedrijven en kantoren mogen binnen deze strook ook op de verdiepingen aanwezig zijn. Binnen deze strook mag de bebouwing tot 32 meter hoog gerealiseerd worden, terwijl daarbuiten een maximale bouwhoogte van 13 meter van toepassing is. Verder zijn voorzieningen toegestaan, behorend bij bovengenoemde functies, zoals groen, ontsluitingswegen en –paden.

Binnen de gehele bestemming ‘Gemengd-6’ zijn maximaal 230 woningen toegestaan. Daarbij geldt dat voor iedere woning die niet wordt gerealiseerd 150 m^2 aan niet-woonfuncties gerealiseerd mogen worden. Dit tot een maximum van 3.800 m^2. Minimaal 50 % van de woningen dient uit grondgebonden woningen te bestaan en langs de Laan op Zuid bedraagt de minimale bouwhoogte 14 meter. Minimaal 50% van de gebouwen dient hoger dan 14 meter te zijn.

Een zeer beperkt deel van het projectgebied is buiten de bestemming ‘Gemengd-6’ gelegen. Hier is sprake van de bestemming ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ en zijn voorzieningen toegestaan ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding benodigde voorzieningen toegestaan. Daarnaast kunnen kleinschalige bouwwerken voor openbaar nut, verkeer en vervoer worden opgericht. Ook zijn uitstekende

delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming mogelijk (zoals balkons).

Aanvullend op bovenstaande hoofdbestemmingen is een tweetal dubbelbestemmingen van toepassing, te weten 'Waarde – Archeologie' en 'Waterstaat – Waterkering'. Deze zijn bedoeld om de belangen te borgen ten aanzien van de archeologische waarde van de ondergrond dan wel de waterstaatkundige functie van een nabij gelegen waterkering.

De geldende bestemmingen staan realisatie van het beoogde bouwblok K2 grotendeels toe. Alleen in de noordoosthoek is bij een aantal woningen sprake van een overlap met de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' en is de beoogde bebouwing in strijd met de daar geldende bouw- en gebruiksregels. Elders binnen het projectgebied (zie § 3.2) is tevens sprake van een ondergeschikte overschrijding van de bouwhoogte en diepte van het aangegeven bouwvlak. Dit mede doordat één van de hoeken aan de Laan op Zuid vanwege de gewenste architectonische afronding van het blok iets dieper wordt uitgevoerd dan wat het bestemmingsplan toestaat. Hiervoor kan een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo worden verleend (kruimelregeling), maar besloten is om deze direct mee te nemen in de nu te doorlopen uitgebreide procedure.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatie gebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure. Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om deze ontwikkeling te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gefaseerd aangevraagd. Dat wil zeggen dat nu eerst de procedure ten behoeve van de planologische afwijking wordt doorlopen. Daarna volgt de daadwerkelijke bouwaanvraag.

2. BELEIDSKADER

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

2.1 Nationaal beleid

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

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

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

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

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De ontwikkeling past nagenoeg geheel binnen het vigerende bestemmingsplan, maar wijkt door de iets andere wijze vormgegeven op een aantal onderdelen af. Hierdoor komt een klein deel te liggen op de gronden waarvoor een andere bestemming geldt. Door de gewijzigde ligging neemt het aantal woningen in dit woonblok af ten opzichte van wat mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan. Door de wijziging wordt stedenbouwkundig echter wel de realisatie van een ander woonblok mogelijk gemaakt. Daarvoor wordt te zijner tijd een separate planologische procedure doorlopen.

Deze ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het

Barro. In artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt een stedelijke ontwikkeling omschreven als een “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”. De voorgenomen ontwikkeling dient als stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt en wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Hoewel een dergelijke investering pas doorgang vindt indien voldoende zekerheid bestaat dat hieraan behoefte bestaat, behoeft aan de 'ladder' voor duurzame verstedelijking niet getoetst te worden. Zoals aangegeven waren de woningen immers al mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan. Gesteld wordt dat de ontwikkeling past binnen het nationale beleid.

2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma’s ‘Ruimte’ en ‘Mobiliteit, Verordening ruimte 2014
Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan deel uit, waarbij in 2016 een actualisatieslag in de Verordening en het Programma ‘Ruimte’ hebben plaatsgevonden. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord, dat operationeel wordt vertaald in het Programma Ruimte. Het projectgebied wordt hierbij geheel aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Dit wordt gedefinieerd als ‘het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’. Voor het BSD is één van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Dit krijgt invulling door verdichting, herstructurering en (binnenstedelijk) transformatie. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten daarbij primair plaatsvinden binnen het BSD.

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Zo is in artikel 2.1.1 vastgelegd, dat bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling voldaan moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie
Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich slechts op het mogelijk maken van een iets gewijzigde uitvoering van een bouwplan dat voor het grootste deel past binnen de planregels van het geldende bestemmingsplan. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven, voldoet de ontwikkeling tevens aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Gesteld wordt dat realisatie van de beoogde ontwikkeling past binnen het provinciaal beleid.

2.3 *Gemeentelijk beleid*

Stadsvisie Rotterdam 2030
De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden. Eén daarvan is VIP-gebied 11: Woonmilieu Kop van Zuid, gericht op het verder uitbouwen van de rustig stedelijke en centrum stedelijke woonmilieus in dit gebied. Parkstad is één van de grote ontwikkellocaties binnen dit VIP-gebied. Voor Parkstad geldt dat de nadruk ligt op een rustig-stedelijk woonmilieu.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020
De in december 2016 vastgestelde Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld.:

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:
    - de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
    - te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen donder druk staat; en
    - woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:
    - een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad,
    - ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden, en
    - energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:
    - het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
    - betaalbaarheidsproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk,
    - goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken,
    - toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt, en
    - woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

De Woonvisie is een visie op hoofdlijnen en doet geen gebiedsgerichte uitspraken. Het betreft tevens een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De Woonvisie richt zich op acties in de huidige woningmarkt, binnen de kaders van het collegeprogramma, om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling past binnen het gemeentelijk beleid. Deze ontwikkeling leidt tot de realisatie van een type woning, dat aansluit bij de huidige vraag. Hierdoor kunnen woningen gerealiseerd worden in een hoogwaardig woonmilieu. Deze ontwikkeling draagt tevens bij aan de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 Bestaande situatie

Ontstaansgeschiedenis
Agrarische functies domineerden lange tijd het gebied dat nu wordt aangeduid als Parkstad en de omgeving ervan. De ontwikkeling van het gebied begon pas na de aanleg van de Nieuwe Waterweg, toen tussen 1873 en 1905 de havens op Zuid werden aangelegd. Toch was het gebied altijd al een kluwen van (water)infrastructuur.

Het Zwanegat (het latere Spuikanaal) scheidde het Eiland van Feijenoord van de rest van Zuid. Bij het Mallegat werd het overtollige water op de Maas geloosd. De afwatering op de Maas van een groot deel van de zuidelijke polders geschiedde via de Hillesluis. Ook de waterkering lag toen al op de plek van de huidige Hilledijk. Het grootste deel van het gebied Parkstad is dus buiten de dijk gelegen.

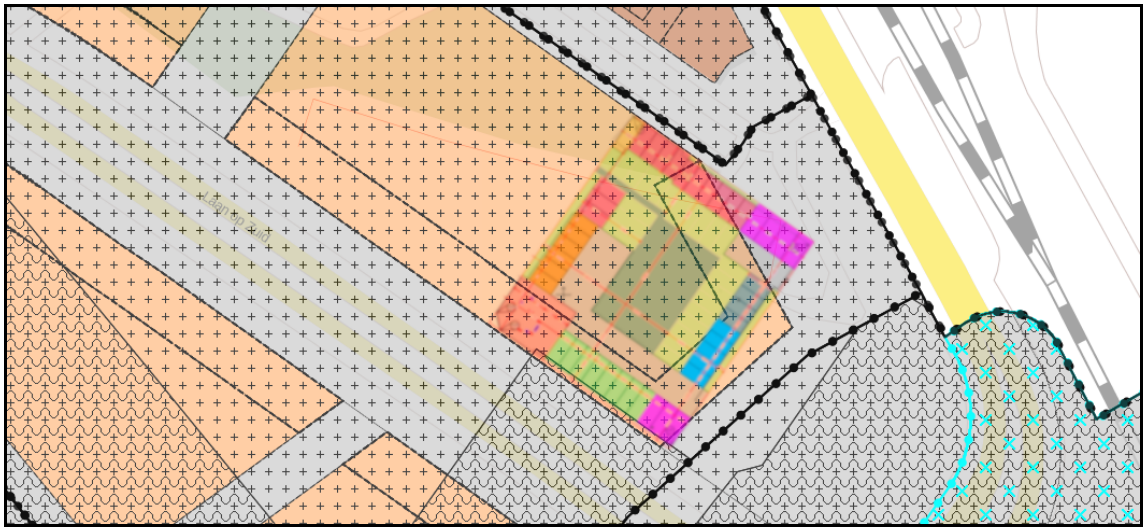
De aanleg van de inmiddels voor een deel gedempte havens, is sterk beïnvloed door deze historische oriëntatie. Zo is de gedeeltelijk gedempte Spoorweghaven precies gegraven in de waterloop van het Zwanegat en kreeg het havengebied een structuur parallel aan de kaden. De oriëntatie van de Laan op Zuid is daar een rechtstreeks gevolg van. De groeiende havenactiviteiten en de industriële ontwikkeling leidden tot een nieuwe toevloed van mensen. Voor de huisvesting van de talloze havenwerkers werd het omliggende agrarische gebied getransformeerd tot woonwijken. Met de komst van het spoor Rotterdam - Dordrecht en verder richting Antwerpen werd opnieuw een belangrijk en nog steeds aanwezig infrastructureel element in het gebied gelegd. Het spoortracé dwong een nieuwe oriëntatie op, een lange lijn in noordzuidrichting enigszins gedraaid ten opzichte van de havenbekkens.

De komst van industriële havengerelateerde activiteiten bracht ook het industriespoor naar het nieuwe havengebied. Deze sporen, nog steeds dominant aanwezig in het gebied in de vorm van de remise en het emplacement, werden langs de havenbekkens aangelegd. Precies op de locatie van Parkstad en waar in de vorige eeuw de waterinfrastructuur bijeenkwam, werden deze havensporen aangesloten op het hoofdspoor. Toen als gevolg van de technische en economische ontwikkelingen de havenactiviteiten een schaalvergroting doormaakten, vertrokken veel bedrijven naar grotere havenbekkens dichter bij zee. De erfenis die het verleden naliet bestond uit een desolaat industrieel gebied met havens en spoorlijnen, te midden van woonwijken. Aanhechting van dit grote gebied tussen Mallegat en Wilhelminapier met de rest van de stad was zeer gewenst. Het bood tegelijk de kans om Zuid en Noord beter met elkaar te verbinden.

Het projectgebied
Zoals reeds aangegeven, worden de gronden binnen het projectgebied op dit moment gesaneerd en gereedgemaakt om te worden bebouwd. Tot voor kort lagen de gronden deels braak, waren ze in gebruik voor opslag en werd een deel gebruikt als tijdelijke locatie voor Hockeyclub Feijenoord.

3.2 *Projectbeschrijving*

Zoals aangegeven betreft de gehele ontwikkeling van blok K2 de realisatie van 79 woningen. Slechts een beperkt deel van het woonblok is gelegen buiten de bestemming ‘Gemengd-6’ en daarmee in strijd met de bepalingen in het bestemmingsplan “Parkstad”. Het betreft hier de noordoosthoek van het bouwplan, zoals blijkt uit onderstaande afbeelding waarbij het bouwplan is geprojecteerd op de verbeelding van het bestemmingsplan. De te verlenen afwijking richt zich enkel op dat deel van het beoogde bouwplan. Als projectgebied is ervoor gekozen om toch het gehele blok als uitgangspunt te nemen, aangezien sprake zal zijn van één bouwaanvraag.



Afbeelding 3: projectie bouwplan op het bestemmingsplan "Parkstad".

Qua uitstraling en bouwhoogte zal het blok volledig in lijn zijn met blok K1 dat reeds ten noordwesten van blok K2 wordt gerealiseerd. De wanden van de blokken zijn ontwikkeld vanuit de wens om zowel op de grote, collectieve schaal als op de kleinere, individuele schaal aansluiting te vinden op de stad en de buurt.

Afbeelding 4: Blok K2 zal tezamen met K1 een wand gaan vormen aan de noordzijde van de Laan op Zuid die qua architectuur eenheid uitstraalt.

De woningen die zijn gelegen binnen het deel dat in strijd is met de bouw- en gebruiksregels van het bestemmingsplan, betreffen een aantal herenhuizen en videwoningen aan de zijde van

de Spoorweghaven. De hoogte van de bebouwing is hier geheel in lijn met de maximaal toegestane bouwhoogte op grond van de aansluitende bestemming 'Gemengd-6'; 13 meter. Ook een deel van de bij de woningen behorende tuin is in strijd met het bestemmingsplan, waarmee ook het gebruik voor die gronden behoort tot de aanvraag in het kader van de afwijking.

Hoewel de rest van het voornemen geen strijdigheden vertoont met de bepalingen in het bestemmingsplan, is aan de zijde van de Laan op Zuid sprake van een situatie die gezien kan worden als ondergeschikte afwijking. Aan de zuidwestzijde van het plan is een hoekoplossing voorzien die qua hoogte past binnen de maximaal toegestane hoogte aan de zijde van de Laan op Zuid, maar waarbij de bebouwing iets dieper is dan op grond van het bestemmingsplan is toegestaan (zie afbeelding 4). Voor blok K1 is hiervoor gebruik gemaakt van de zogenaamde 'kruimelregeling'. Dat is ook mogelijk bij blok K2, maar daarvoor kan nu ook gebruik worden gemaakt van de afwijking die reeds doorlopen wordt met het oog op strijdigheid aan de zijde van de Spoorweghaven. De maximaal toegestane diepte van gebouwen met een hoogte van maximaal 32 meter is aan deze zijde 20 meter (gerekend vanaf de gevel aan de Laan op Zuid). Het nu beoogde gebouw kent een diepte van bijna 23 meter.

Parkeren en ontsluiting
Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 over parkeren beleid vastgesteld. Het betreft de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" (hierna: de beleidsregeling) die op 21 februari 2018 in werking is getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken. Met de "Parapluherziening parkeernormering Rotterdam" is de toetsing aan deze normen ook juridisch-planologisch vastgelegd. Ook het Remisehof zal hier zondermeer aan moeten voldoen. Toetsing aan dit beleid vindt plaats bij de behandeling van de bouwaanvraag, maar vooruitlopend daarop kan reeds worden vermeld dat het parkeren geheel is opgelost op eigen terrein in een ondergrondse parkeerkelder. In totaal worden voor de ontwikkeling 80 parkeerplaatsen gerealiseerd.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 Water

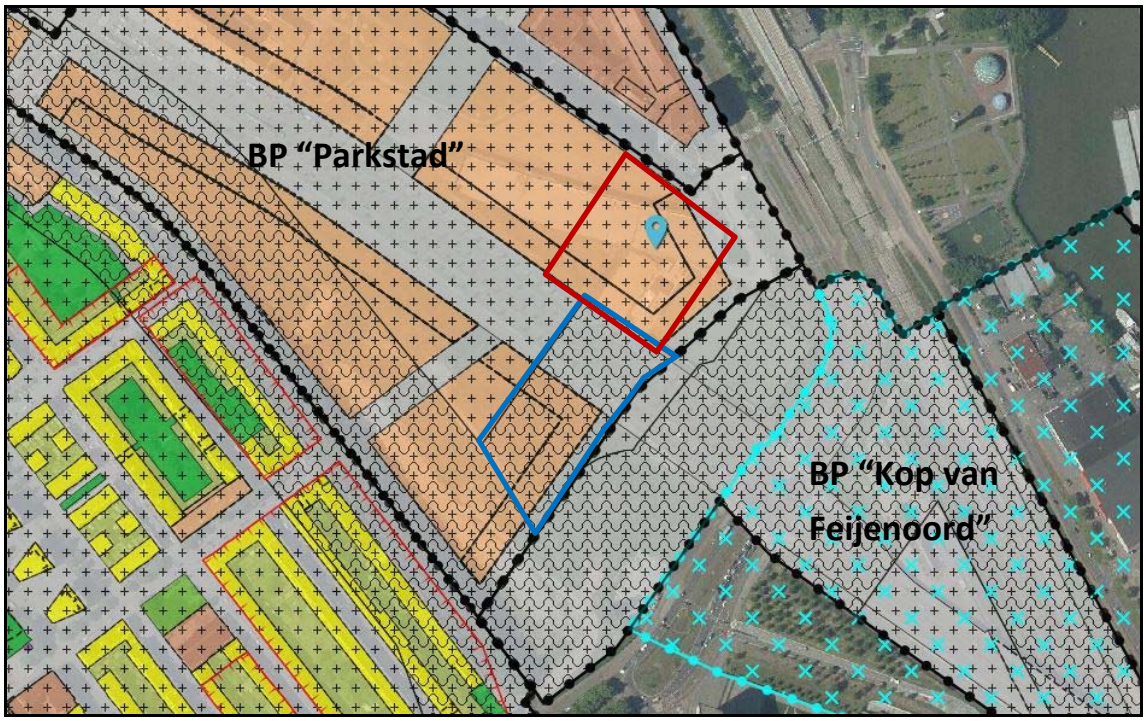
De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betrekt de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water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

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

Het projectgebied ligt buitendijks, waardoor de Waterwet van toepassing is. Het projectgebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. Daarnaast geldt voor buitendijkse gebieden geen compensatieplicht bij toename van het verhard oppervlak. Van een dergelijke toename is echter geen sprake, aangezien op grond van het geldende bestemmingsplan "Parkstad" al woningen gebouwd kunnen worden. Door gewijzigde stedenbouwkundige uitgangspunten is het echter wenselijk om de beoogde woningen op een andere wijze te positioneren, waardoor deze deels binnen de geldende bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' komen te liggen. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt deze positieverandering mogelijk gemaakt.

De nieuwe woningen worden uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel. Deze worden aangesloten op het huidige rioolstelsel. Het is van belang om duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem (in de toekomst) te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK´s-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkering bevindt zich ten zuidoosten van het projectgebied, ongeveer ter hoogte van de 2e Rosestraat / Korte Stadionweg en daarmee op een afstand van zo'n 85 meter. In het geldende bestemmingsplan "Parkstad" is de kern- en beschermingszone van deze waterkering voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Uit afbeelding 5 blijkt, dat een smalle strook van het projectgebied binnen deze dubbelbestemming ligt. Het blauw omkaderde deel van deze dubbelbestemming had echter niet als zodanig bestemd moeten worden; de juiste ligging van deze dubbelbestemming betreft de wijze waarop de waterkering in het bestemmingsplan "Kop van Feijenoord" is opgenomen. Gesteld wordt, dat het projectgebied daarmee niet binnen de kern- en/of beschermingszone van de aanwezige waterkering ligt. De beoogde herpositionering van het woningbouwproject heeft daarmee ook geen invloed op de waterkerende functie van dit dijklichaam.



Afbeelding 5: Dubbelbestemmingen 'Waterstaat – Waterkering' in omgeving projectgebied (rood omkaderd).

4.2 *Milieuzonering*

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. De gemeente Rotterdam gebruikt al sinds de jaren '50 instrumenten om bedrijven in te passen in de omgeving. Dit gebeurde eerst door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren '70 werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen die zijn opgenomen in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën.

Begin jaren '90 heeft Rotterdam beleid vastgesteld waarbij voor de milieuzonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering). De (huidige) VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve

afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging. Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

Uit het geldende bestemmingsplan "Parkstad" blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier de activiteiten binnen de bestemmingen ‘Gemengd 1 tot en met 6’, zoals maatschappelijke voorzieningen, kantoren, detailhandel, dienstverlening, horeca en bedrijven tot en met categorie 2. In alle gevallen betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2. Dergelijke inrichtingen worden op grond van het geldende bestemmingsplan toelaatbaar geacht in een woonomgeving. Zo zijn deze functies direct naast en/of onder woningen toegestaan.

De beoogde positieverandering kan er toe leiden dat de beoogde woningen dichter op de reeds omliggende aanwezige hindervolle activiteiten gebouwd kunnen worden, zoals het Albeda College aan de Spoorweghaven/Rosestraat. Rondom een dergelijke inrichting (SBI-code 852) is sprake van een hindercontour van 30 meter. De kortste afstand tussen de nieuwe positie van de beoogde woningen en het Albeda College bedraagt 31 meter. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde hindercontour.

Ook aan de oostzijde van de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht bevinden zich aan de Korte Stadionweg nog diverse bedrijven, waaronder een verkooppunt voor motorbrandstoffen (met LPG), een distributiecentrum van bieren en een opslagbedrijf. Al deze bedrijven zijn in het bestemmingsplan “Olympus” voorzien van de bestemming ‘Gemengde bebouwing 7’, waarbinnen bedrijvigheid tot en met categorie 3.2 is toegestaan. Daardoor is sprake van een maximale hindercontour van 100 meter. Het projectgebied bevindt zich op een minimale afstand van 150 meter van deze bestemming, waardoor voldaan kan worden aan de gestelde hindercontour. Hierbij dient het volgende te worden opgemerkt:

- In de milieuvergunning is de doorzet van LPG op het benoemde verkooppunt voor motorbrandstoffen, gemaximeerd op niet meer dan 1.000 m^3 per jaar. Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen geldt rondom het vulpunt een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 40 meter. De afstand van het projectgebied tot dit verkooppunt bedraagt 188 meter, waardoor voldaan wordt aan de gewenste hinderafstand.
- Met een aanduiding op de plankaart is bepaald, dat sprake mag zijn van een scheepswerf. Afhankelijk van het type schepen dat gebouwd / gerepareerd wordt, kan sprake zijn van een categorie 5.1-inrichting en daarmee van een hindercontour van 500 meter. Aan deze hinderafstand wordt niet voldaan, aangezien de kortste afstand zo’n 240 meter bedraagt. Desondanks wordt deze kortere afstand acceptabel geacht en wel om de volgende reden. Het betreft hier een situatie die op grond van het geldende bestemmingsplan “Olympus” gerealiseerd zou kunnen worden, maar die in praktijk niet aanwezig is. Daarnaast geldt voor de betreffende gronden waarop een scheepswerf is toegestaan het voorbereidingsbesluit “Feyenoord City Rotterdam”. Alle

aanwezige bedrijven aan de Korte Stadionweg zullen worden verplaatst naar een andere locatie in de stad, om zo plaats te maken voor de realisatie van Feyenoord City.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de vergunde rechten van de aanwezige bedrijven niet ingeperkt. Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

4.3 Geluid

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

De beoogde posititeverandering leidt ertoe dat de beoogde woningen dichter op diverse geluidbronnen gerealiseerd kunnen worden, namelijk wegen en een spoorweg. Vandaar dat ten aanzien van deze bronnen een akoestisch onderzoek[1] wordt uitgevoerd.

Wegverkeerslawaai

Het projectgebied ligt binnen de toetsingszone van de volgende zoneplichtige wegen: Laan op Zuid, Varkensoordseviaduct, Rosestraat en 2e Rosestraat. Uit de rekenresultaten blijkt, dat alleen de geluidhinder vanwege het wegverkeer op de Rosestraat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt namelijk 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt hierbij niet overschreden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek tevens aandacht besteed aan de omliggende 30 km/h-wegen: Spoorweghaven, Machiniststraat en Hilledijk. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op deze wegen. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidbelasting van deze wegen respectievelijk 48, 24 en 21 dB bedraagt. Hierbij wordt bij alle gevels voldaan aan de gemeentelijke richtwaarde, waardoor gesteld wordt dat sprake is van een goed geluidsniveau.

Spoorweglawaai

Op zo'n 40 meter ten oosten van het projectgebied bevindt zich de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht. Het projectgebied bevindt zich daarmee binnen de geluidzone, zodat in het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek ook aandacht is besteed aan het aspect 'spoorweglawaai. Uit de rekenresultaten blijkt, dat op de noordoostelijke gevel sprake is van een geluidbelasting van 66 tot 70 dB. Op de zuidelijke westelijke gevel varieert de geluidbelasting van 45 tot 61 dB en voor de zuidoostelijke gevel is dit een belasting van 67 tot 69 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt dus overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt ook overschreden, maar alleen op de 3e en 4e bouwlaag van de noordoostelijke gevel en de 4e bouwlaag van de zuidwestelijke gevel.

[1] Kraaij Akoestisch Adviesbureau, Akoestisch onderzoek Remisehof Rosestraat te Rotterdam, juni 2019, projectnummer VL.1818.R01 (rev 3).

Overige geluidsbronnen
Het projectgebied ligt niet binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport zijn niet over het projectgebied gelegen. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is.

Conclusie
Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat zowel voor het aspect 'wegverkeerslawaai' als voor 'spoorweglawaai' de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt alleen overschreden voor het aspect 'spoorweglawaai' en dan uitsluitend op de 3^{e} en 4^{e} bouwlaag van de noordoostelijke gevel, alsook op de 4^{e} bouwlaag van de zuidwestelijke gevel. Deze geveldelen dienen dan ook als doof uitgevoerd te worden.

Omdat het treffen van geluidswerende voorzieningen vanuit stedenbouwkundig en financieel oogpunt niet doelmatig is, dient voor de realisatie van de voorziene woningen een ontheffing van de Wet geluidhinder verkregen te worden. Hierbij dient voldaan te worden aan de eisen uit het Rotterdamse ontheffingenbeleid, zoals de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en/of buitenruimte per woning. Aan het Rotterdamse ontheffingenbeleid (en daarmee ook aan de Wet geluidhinder) wordt voldaan nu aan de zuidoostzijde een geluidwerende voorziening met een minimale hoogte van 7 meter wordt gerealiseerd. Het aspect 'geluid' vormt daardoor geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn 79 woningen voorzien; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Daarnaast konden deze woningen ook al op basis van het vigerende bestemmingsplan "Parkstad" gerealiseerd worden en ziet deze ruimtelijke onderbouwing alleen toe op een gewijzigde positionering. Het project kan dan ook als niet in betekenende mate beschouwd worden.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM10 en NO2 volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu gelegen

tussen de 25 en 30 µg/m3 respectievelijk tussen 36 en 38 µg/m3. De concentratie PM10 is in 2020 ook gelegen tussen de 22 en 24 µg/m3; voor NO2 is dit een concentratie tussen 30 en 39 µg/m3. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen, zodat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

4.5 Externe veiligheid

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

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

Uit een uitgevoerde quickscan[2] 'externe veiligheid' blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied enkele risicobronnen liggen. Het gaat hierbij om:

- transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas;
- transport van gevaarlijke stoffen over wegen: A16, A15 en N210;
- transport van gevaarlijke stoffen over spoorlijn Rotterdam – Dordrecht;
- transport van gevaarlijke stoffen door hogedruk aardgasleiding;
- verkooppunt van motorbrandstoffen met LPG-doorzet < 1.000 m^3.

Uit de quickscan blijkt, dat het projectgebied niet gelegen is binnen de van toepassing zijnde 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour behorende bij één van de aanwezige risicobronnen, dan wel binnen eventuele aanwezige plasbrandaandachtsgebieden. Wel bevindt het projectgebied zich binnen het invloedsgebied van de transportroutes over de Nieuwe Maas, over de rijkswegen A15 en A16 en over de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht. Daarnaast ligt het projectgebied binnen de 1% letaliteitsafstand van de aanwezige buisleiding.

Het uitvoeren van een groepsrisicoberekening is niet noodzakelijk geacht. Deze ruimtelijke onderbouwing ziet namelijk <u>alleen</u> op de herpositionering van een woningbouwplan. Hierdoor wordt de afstand tussen de beoogde woningen en enkele van de genoemde risicobronnen met zo'n 20 meter verkleind (spoor, buis, Nieuwe Maas en rijksweg A16). Ten opzichte van het oorspronkelijke bouwplan is sprake van één extra woning, maar gezien de dichtheid aan personen in de directe omgeving van het projectgebied zal deze wijziging rekenkundig geen significant effect hebben.

Ook een nadere verantwoording wordt niet noodzakelijk geacht. Deze verantwoording heeft al plaatsgevonden ten tijde van de vormgeving van het bestemmingsplan "Parkstad", op grond waarvan het mogelijk is om binnen het projectgebied woningen te bouwen. Uit de toelichting

[2] Kragten, Quickscan Externe Veiligheid Remisehof te Rotterdam, juni 2018, projectnummer WND5790001.

van dit bestemmingsplan blijkt, dat de gevolgen van Parkstad voor het externe veiligheidsrisico beperkt van aard en omvang zijn. Daarnaast is het sociaal-economische belang van de ontwikkeling van Parkstad zodanig groot, dat de beperkte toename van het groepsrisico door de gehele ontwikkeling Parkstad acceptabel wordt geacht. Tot slot wordt geadviseerd diverse maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp.

Gesteld wordt, dat het aspect 'externe veiligheid' geen belemmering vormt voor de beoogde herpositionering van woningen binnen het projectgebied.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

De Indicatieve Bodemkwaliteitkaart Rotterdam geeft een indicatie van de mate waarin de bodem in een bepaald gebied is verontreinigd. De Bodemkwaliteitskaart geeft aan dat de contactzone (de bovenste 1 meter van de bodem) in het projectgebied schoon is. De laag daaronder, van 1 meter tot 2 meter beneden het maaiveld, is naar verwachting matig verontreinigd.

Uit het bodemloket van de DCMR milieudienst Rijnmond blijkt, dat ten behoeve van de gehele herontwikkeling van Parkstad diverse bodemonderzoeken hebben plaatsgevonden. Uit deze onderzoeken is gebleken, dat ernstige bodemverontreinigingen aanwezig waren, onder andere met PAK, VAK en minerale olie. In Parkstad hebben dan ook saneringen plaatsgevonden, waaronder in (de directe omgeving van) het projectgebied. Zo heeft hier de meest recente sanering eind 2017 / begin 2018 plaatsgevonden, waarbij het terrein gedeeltelijk ontgraven is tot een diept van 0,5 tot 3,5 meter beneden maaiveld. Daarnaast is de gehele saneringslocatie opgehoogd met minimaal 1,1 meter grond die voldoet aan de achtergrondwaarde. Door deze sanering is de bodem geschikt voor 'wonen met tuin'.

Het aspect 'bodem' vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Archeologie

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

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

Volgens de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart bevindt het projectgebied zich in een gebied met een 'redelijk tot hoge archeologische verwachting'. In het bestemmingsplan "Parkstad" is aan het gehele plangebied dan ook een archeologische dubbelbestemming gekoppeld. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Voor het projectgebied betreffen het werkzaamheden die dieper reiken dan 1,5 m beneden NAP en die tevens een oppervlak beslaan van meer dan 200 m^2.

Het maaiveld ter plaatse van het projectgebied is volgens de AHN gelegen op een hoogte van 2 tot 4 meter boven NAP. Naar verwachting zullen de bouwwerkzaamheden niet tot aan 1,0 meter beneden NAP reiken, waardoor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet aan de orde is. Er is echter nog geen sprake is van een definitief bouwplan en de omgevingsvergunningsprocedure wordt dan ook gefaseerd doorlopen. Zodra sprake is van een definitief bouwplan wordt dit voorgelegd aan het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam. Indien sprake is van een onderzoeksverplichting, dan wordt hieraan voorafgaand aan de bodemverstorende activiteiten gehoor gegeven.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten; gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

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

Uit de provinciale atlas 'Natuurnetwerk Nederland' blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op zo'n 7.000 meter afstand. Gezien deze afstand, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam en het kleinschalige karakter van de ontwikkeling, wordt gesteld dat de Natura 2000-gebieden niet worden beïnvloed.

Het Natuurnetwerk Nederland ligt wel op korte afstand, aangezien de Nieuwe Maas hier onderdeel vanuit. Het betreft hier echter een drukke vaarroute met onbebouwde kades op zo'n 275 meter afstand. Doordat geen ingrepen aan de Nieuwe Maas zijn voorzien, zijn geen effecten te verwachten. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en

dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

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

Vanwege de recent in het projectgebied uitgevoerde bodemsanering zijn de gronden momenteel braakliggend. Hierdoor nauwelijks geschikte habitat voor beschermde dier- en/of plantensoorten aanwezig is. Mogelijk wordt het projectgebied wel gebruikt als foerageergebied, echter betreft het hier geen essentieel gebied. Ook voor beschermde reptielen, vissen en insecten heeft het projectgebied weinig te bieden. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is voor de plannen niet noodzakelijk / relevant.

4.9 Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen.

Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De stad streeft hierbij om als Rotterdam het inspirerende voorbeeld te zijn voor andere deltasteden in de wereld die de duurzaamheidstransitie doormaken. Daarbij is het zogenaamde Programma Duurzaam 2015-2018 opgesteld, waarin drie overlappende ambities zijn opgenomen:

- ambitie 1: groene, gezonde en toekomstbestendige stad;
- ambitie 2: schonere energie tegen lagere kosten;
- ambitie 3: sterke en innovatieve economie.

Met dit Programma Duurzaam wordt voor de periode 2015 – 2018 verder gegaan op de ingeslagen weg en wordt verder ingezet op innovatie en het experiment.

Algemeen kan worden opgemerkt dat de nieuwe woningen worden gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zullen zijn. Dit leidt er tevens toe dat minder CO_2 wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO_2-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Het is aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen, het aanleggen en gebruiken van zonne-energie, toepassen van LED-verlichting en/of het vergroenen van gevels.

De ontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt immers ingespeeld op een bredere differentiatie van woningen. Dit draagt tevens bij aan een opwaardering van het wooncomfort en daarmee ook de leefbaarheid in de buurt.

4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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

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

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer betreft.

Het beoogde bouwplan binnen het projectgebied behelst de realisatie van 79 woningen. Een ontwikkeling van 78 woningen op deze locatie was reeds voorzien, maar ook met deze extra woning blijft de omvang ruim onder de drempelwaarden, genoemd in onderdeel D11.2. Daarnaast zijn op grond van het geldende bestemmingsplan binnen de geldende bestemming in totaal 230 woningen toegestaan; dit aantal neemt niet toe. Gesteld wordt, dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling valt niet onder categorie D 11.2 uit het Besluit m.e.r. en een m.e.r.-beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

5.2 Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben twee overlegpartners formeel gereageerd; het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

BOOR merkt op wordt aangegeven dat het bouwplan niet dieper reikt dan 1 meter beneden NAP, maar dat voor archeologie ook het palenplan getoetst moet worden. Als het palenplan heel intensief is, dan kan een archeologisch onderzoek nodig zijn. Graag ontvangen zij deze, zodra beschikbaar. Daarnaast is geadviseerd om een zin te schrappen uit de opgenomen paragraaf, namelijk dat het conserveren van archeologische waarden in dit stadium nog prematuur is.

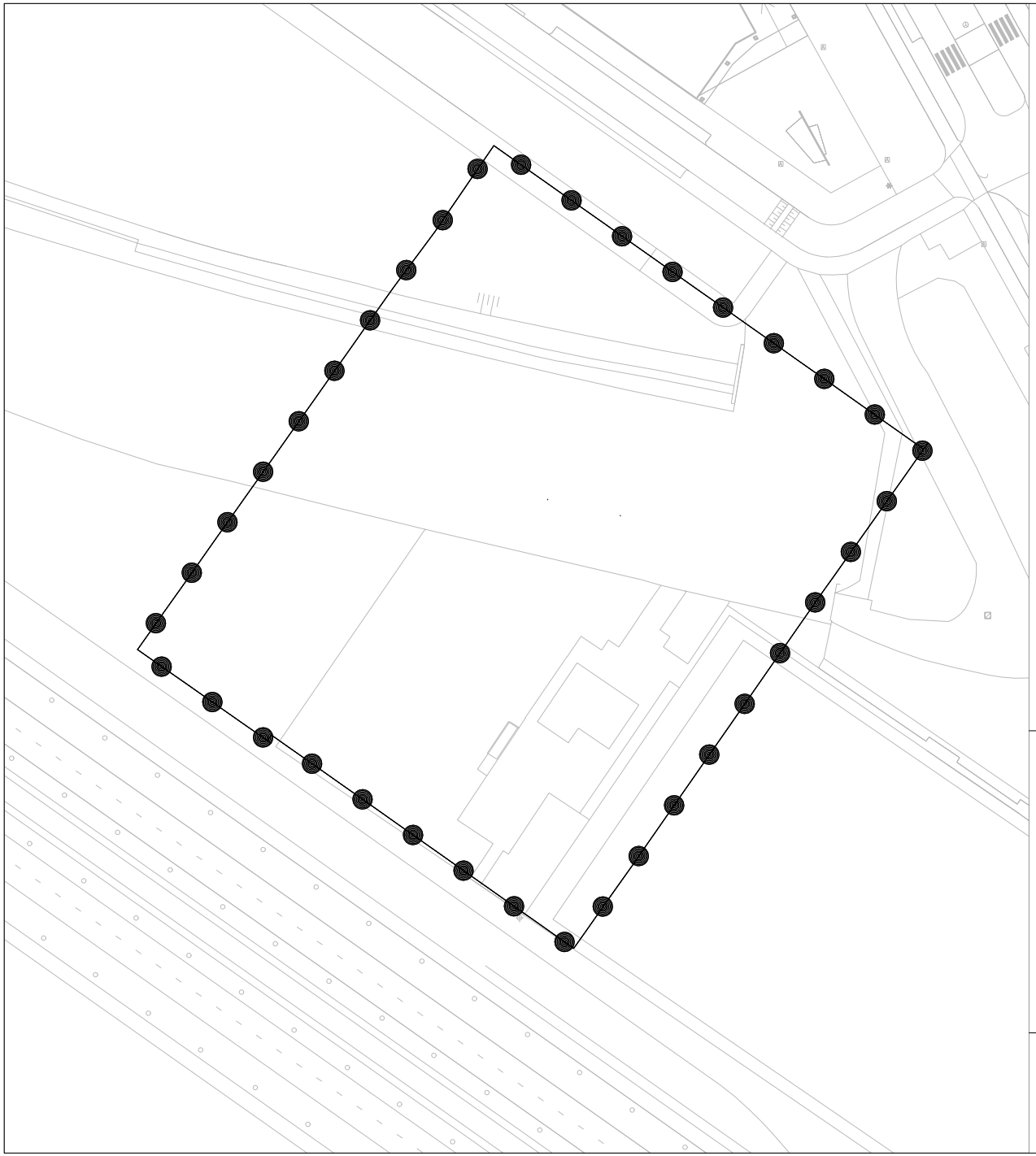
De VRR merkt wel op dat gezorgd dient te worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand”. Daarnaast geeft zij aan nieuwe beperkt kwetsbare objecten (zoals bedoeld in artikel 1 van het Bevi) binnen de 1% letaliteitscontour van het toxische scenario van het spoortraject Rotterdam-Barendrecht (120 meter vanuit het hart van het spoor) conform artikel 2.10 van de regeling Bouwbesluit 2012 te construeren. Wij nemen deze reactie ter harte. De bouwaanvraag zelf zal behoren tot de tweede fase van deze procedure en daarbij zal voldaan moeten worden aan de bepalingen uit het bouwbesluit.

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

6. CONCLUSIE

Realisatie van de beoogde woningen binnen het projectgebied vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Wel dient de 3^{e} bouwlaag van de noordelijke (voor)gevel als doof uitgevoerd te worden en is het ook noodzakelijk om aan de zuidoostzijde een geluidwerende voorziening met een minimale hoogte van 7 meter aan te brengen.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om de beoogde woningen binnen het projectgebied op te richten en te gebruiken conform het in deze onderbouwing beschreven plan, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en (dak)tuinen. Omdat sprake is van een gefaseerde aanvraag, kan pas gestart worden met de realisatie, nadat ook de bouwaanvraag is voorzien van een vergunning. In dat kader dient ook nog toetsing plaats te vinden aan de archeologische waarden in de ondergrond.



VERKLARING

Projectgebied

project:
Remisehof Blok K2
gemeente:
Rotterdam
fase:
Omgevingsvergunning
opdrachtgever:
gemeente Rotterdam

datum : 22 juli 2019 Identificatienummer:

schaal : 1:1.000 (A4)

BOdG ruimtelijk advies
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl
tel: 06-48384580