

Ruimtelijk onderbouwing

Stalling 010

Wildersekade 90 Rotterdam



17 mei 2019

Bsupport
Arthur van Schendelplein 150
2624 CW Delft

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Situering.....	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	5
1.4	Procedure	6
2	Beleidskader	7
2.1	Nationaal beleid.....	7
2.2	Provinciaal beleid.....	8
2.3	Gemeentelijk beleid.....	9
3	beschrijving van het project	10
3.1	Bestaande situatie	10
3.2	Het project.....	10
4	toetsing aan omgevingsaspecten	11
4.1	Water	11
4.2	Toetsing m.e.r. plicht.....	11
4.3	Milieuzonering.....	11
4.4	Geluid.....	12
4.5	Luchtkwaliteit	12
4.6	Externe veiligheid	12
4.7	Bodem.....	16
4.8	Archeologie.....	16
4.9	Natuur.....	16
4.10	Duurzaamheid	18
5	uitvoerbaarheid	19
5.1	Financiële uitvoerbaarheid.....	19
5.2	Vooroverleg	19
6	Conclusie.....	20

Bijlage 1 Vrijgave archeologie

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Wildersekade 90 bevindt zich sinds 1979 het stallingsbedrijf van d[REDACTED]. Het bedrijf opgericht door [REDACTED] met als doel het telen van biologische tomaten. Het areaal heeft een totale oppervlakte van circa 1,8 hectare met daarop naast een woonhuis en bijgebouwen een voormalig tuinbouwkas van 6000 m². De tuinbouwkas heeft de bestemming agrarisch-tuinbouw ook de bestemming caravanstalling en is op dit moment ook als zodanig in gebruik.

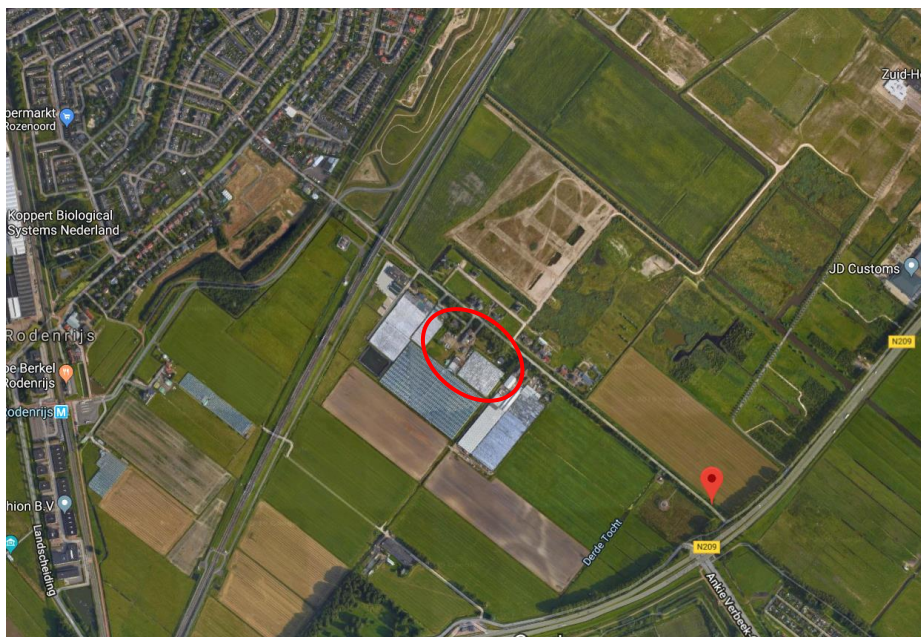
Het bedrijf is in 2016 overgenomen door de zoons en tegenwoordige eigenaren de gebroeders [REDACTED]. Omdat dergelijke kleinschalige, inefficiënte tuinbouw tegenwoordig niet meer rendabel is, is de kas sinds 1979 in gebruik als caravanstalling. Deze ontwikkeling van tuinbouw naar stalling zien we veel in dit gebied en er is veel vraag naar een plaats om een caravan te stallen.

Gezien de huidige economische situatie is het niet meer mogelijk om met een stalling van 6000 m² voor twee mensen een modaal jaarinkomen te genereren. Daarom heeft één van de eigenaren op dit moment nog een baan naast zijn stallingsbedrijf. Hierdoor is de wens ontstaan het huidige stallingsoppervlakte uit te breiden met 2000 m² door het bouwen van een tweede tuinbouwkas.

Voor deze uitbreiding is op 22 mei 2018 een omgevingsvergunning aangevraagd (O.M.V.18.05.00383). Dit verzoek is in eerste instantie afgewezen waartegen de eigenaren op 28 november 2018 een bezwaar hebben ingediend. Dit bezwaar heeft ertoe geleid dat het plan is besproken in de Bebouwingscommissie die heeft geoordeeld dat een vergunning kan worden afgegeven mits een uitgebreide afwijkingsprocedure wordt doorlopen. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van deze procedure. In dit rapport wordt ingegaan op het plan, de beleidskaders, de ruimtelijke inpassing, de omgevingsaspecten en de uitvoering.

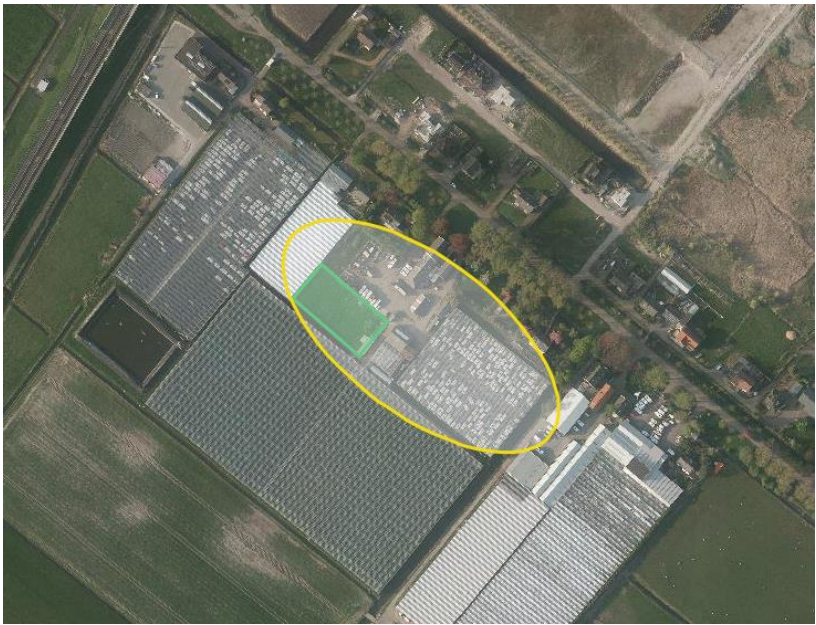
1.2 Situering

De locatie van het plan Stalling 010 aan de Wildersekade 90A is in figuur 1 weergegeven met de rode cirkel. De Wildersekade vormt ter plaatse de gemeentegrens tussen Rotterdam en Lansingerland.



figuur 1 Situering Stalling 010

In onderstaande figuren wordt op het perceel de locatie van de nieuw te bouwen kas weergegeven met een groene rechthoek.



figuur 2 Overzicht perceel



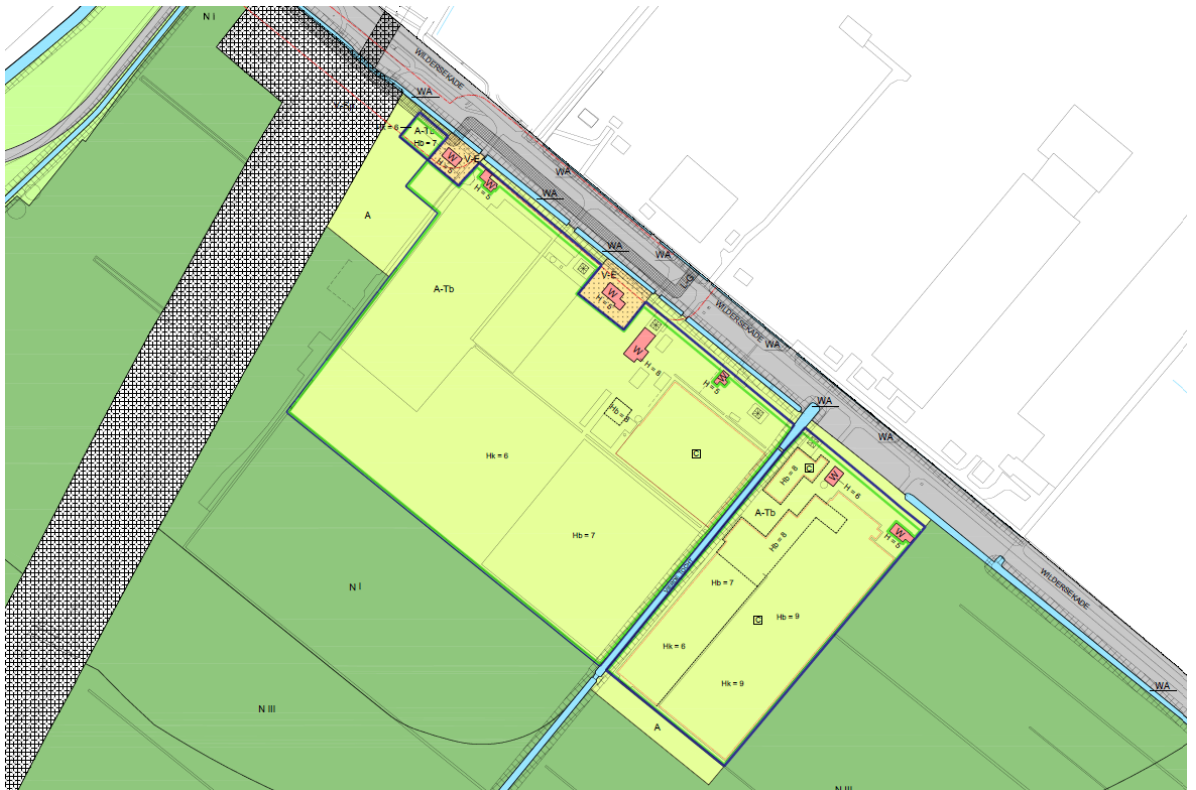
figuur 3 Locatie nieuwe kas



figuur 4 Oppervlakte kas

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan "Vlinderstrik" van de gemeente Rotterdam, onherroepelijk sinds 30 oktober 2013. Onderstaand is een uitsnede van de plankaart van dit bestemmingsplan weergegeven.



figuur 5 Uitsnede plankaart bestemmingsplan

Het perceel heeft de bestemming Agrarisch-Tuinbouw (A-Tb). Op de locatie van de bestaande kas geldt tevens de bestemming Caravanstalling (C).

Volgens artikel 5 van de regels van het bestemmingsplan zijn de voor agrarisch-tuinbouw aangewezen gronden bestemd voor glastuinbouw, waterbassins en voorzieningen ten behoeve van de glastuinbouw. Ter plekke van de op de plankaart aangegeven aanduiding C is het stallen van caravans in de kassen toegestaan, met dien verstande dat op de percelen Wildersekade 102 en Wildersekade 110 tevens het stallen van caravans in bedrijfsgebouwen (anders dan kassen) is toegestaan.

Toetsing aan het bestemmingsplan

De grond is bestemd voor de glastuinbouw. Het bestemmingsplan bevat daarvan geen definitie maar het is evident dat het stallen van caravans niet binnen die bestemming past. Het plan van Stalling 010 is dus in strijd met het vigerende bestemmingsplan.

Situatie ter plaatse

Aan de Wildersekade in Rotterdam is een aantal bedrijven gevestigd waarvan de meeste met een agrarische bestemming. Op het moment is er echter nog maar één bedrijf dat echt agrarisch bezig is. Deze tuinder verbouwt biologische groenten op een bedrijf van ca. 26.000 m².

De overige bedrijven zijn een handel- en opslagbedrijf en vier caravan- of vouwwagenstallingen, waaronder het bedrijf Stalling 010 aan de Wildersekade 90, bestemd voor agrarisch-tuinbouw. Deze bedrijven zijn ook te klein om in de huidige economie rond te kunnen komen van bloemen- en/of groenteteelt. Dit is niet meer rendabel.

Met uitzondering van Persoon Caravanstalling, die een vergunning heeft voor uitsluitend caravanstalling, hebben de overige agrarische bedrijven een "C" gekregen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Hierdoor mogen zij ingevolge het aangehaalde artikel 5 van het bestemmingsplan binnen het agrarische bedrijf caravans stallen.

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 locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een "reguliere" en een "uitgebreide" procedure.

Op 22 mei 2018 is een omgevingsvergunning aangevraagd (O.M.V.18.05.00383). Dit verzoek is in eerste instantie afgewezen waartegen de eigenaren op 28 november 2018 een bezwaar hebben ingediend. Dit bezwaar heeft ertoe geleid dat het plan is besproken in de Bebouwingscommissie. Deze commissie heeft geoordeeld dat een vergunning kan worden afgegeven mits een uitgebreide afwijkingsprocedure wordt doorlopen.

Het voorgenomen gebruik past immers niet binnen het vigerend juridisch-planologisch kader en afwijking hiervan is noodzakelijk om de gewenste caravanstelling 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 paragraaf 3.3. van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit document voorziet hierin.

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 et 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.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Naast de in het Barro opgenomen nationale belangen is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking. Deze is vastgesteld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit houdt in dat een toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving moet bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In artikel 1.1.1 van het 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 vraag is nu of de oprichting van een landbouwkas voor caravanstalling moet worden gezien als een "ladderplichtige" ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Bro.

De Afdeling heeft hierin inmiddels een min of meer bestendige jurisprudentie ontwikkeld, die inhoudt dat een bestemmingsplan (of ander planologisch besluit) dat in planologische zin -qua toegelaten bebouwingsoppervlakte (footprint-benadering) en op 'het niveau van de betrokken percelen' (netto-benadering) – niet voorziet in nieuwe bebouwingsmogelijkheden c.q. nieuw ruimtebeslag ten opzichte van het vorige bestemmingsplan (inclusief binnenplanse afwijkingsbevoegdheden en inclusief overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan), niet voorziet in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'- en dientengevolge niet getoetst hoeft te worden

aan de Bro-ladder c.q. art. 3.1.6 lid 2 Bro – zulks ongeacht of het besluit in een al dan niet ingrijpende functiewijziging voorziet. (zie ABRvS, 05-08-2015, nr. 201500276/1/R2).

Dit betekent dat de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is op de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie

Het nationaal belang wordt niet geschaad door de oprichting van een kas in het buitengebied van Rotterdam. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. Voorliggend plan van Stalling 010 past dan ook 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 heeft 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 een gebied van beschermingscategorie 2, zijnde een openbaar recreatiegebied, vanwege zijn onmisbare bijdrage aan de leef- en vestigingskwaliteit in zowel het stedelijk als het landelijk gebied.

Het gebied van de Vlinderstrik is een compensatiegebied voor natuur en landschap. In dit geval betreft het de compensatie voor aanleg van Maasvlakte 2. Het clustertje glastuinbouw aan de Wildersekade is echter volgens kaart 7 van de Visie Ruimte en Mobiliteit uitgezonderd van deze aanwijzing. Hiermee lijkt voor dit gebied, ondanks de indeling in categorie 2, de status quo als vooral een werkgebied te zijn aanvaard. Desondanks wordt het gebied in het kader van de "Stad en land verbonden" wel beschouwd als een recreatiegebied dat de groenbeleving voor de stad moet helpen bewerkstelligen.

De ondergrond wordt gevormd door oude stroomgordels en geulafzettingen. Qua cultuurlandschap is hier sprake van een droogmakerij (veen). Wat de stedelijke occupatie betreft word de strook waarin de projectlocatie is gelegen aangemerkt als een stads- of dorpsrand. De beleving van het gebied is volgens de Visie Ruimte en Mobiliteit die van een recreatiegebied, al is daar plaatselijk gezien de eerder gememoreerde bedrijvigheid niet echt sprake van.

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. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt beoogd om binnen het projectgebied een kas van functie te doen veranderen. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in een bestaande stads- en dorpsrand. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie paragraaf 2.1) is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde.

Artikel 2.2.1 van de VR2014 heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit. Volgens het eerste lid van dat artikel kan een bestemmingplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit , voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen).

Geen de afwezigheid van impact op het landschap kan gesteld worden dat het plan voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart.

Conclusie

De uitbreiding van Stalling 010 is voorzien in een gebied dat volgens het provinciaal beleid is aangemerkt als recreatiegebied maar het ligt tevens aan een stads- of dorpsrand waar de gemeente, met de instemming van de provincie, al flink wat bedrijven toestemming heeft gegeven zicht te richten op caravanstalling in plaats van glastuinbouw. Gesteld kan worden dat de uitbreiding van de stallingscapaciteit van Stalling 010 door het oprichten van een nieuwe kas zich verdraagt met 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. In de Stadsvisie zijn op basis van effectmeting dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenaamde VIP-gebieden die prioriteit verdienen bij uitvoering.

Het plangebied maakt hiervan geen deel uit.

Afwijking bestemmingsplan

Zoals aangegeven in paragraaf 1.3 vallen de activiteiten van Stalling 010 niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het plan valt echter onder artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit maakt het mogelijk een afwijking van het bestemmingsplan toe te staan.

Aan het plan kan medewerking worden verleend, omdat er vanuit ruimtelijk oogpunt hiertegen geen bezwaar bestaat. Het gebied rondom dit perceel wordt gekenmerkt door bedrijven waarvan de meesten al zijn overgestapt op het stallen van caravans. Een aantal kassen hebben hiervoor ook mogelijkheden binnen het bestemmingsplan (de letter 'C' op de bestemmingsplankaart. Als agrarisch gebied hebben de percelen met kassen rondom de Wildersekade geen toekomst meer; het gebied 'verkleurt' naar een opslagterrein. Het is niet meer dan billijk de bescheiden kas van 2.000 m² voor nummer 90 te vergunnen. De plek is immers amper zichtbaar, want reeds volledig omgeven door andere kassen. Om die reden wordt toepassing gegeven aan een afwijking van de

Conclusie

De grote beleidsnota's van de stad op het gebied van ruimtelijke ordening en wonen zijn niet gericht op het plangebied respectievelijk op de problematiek die hier aan de orde is. Gelet hierop is er geen sprake van strijd met het gemeentelijk beleid dat in nota's is vastgelegd.

3 BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

3.1 Bestaande situatie

Het gebied aan de westkant van de Wildersekade is aangewezen als een natuur- en recreatiegebied ter compensatie van het verlies aan natuurwaarden door de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Destijds is er voor gekozen de bestaande bedrijvigheid en bijbehorende bebouwing aan de Wildersekade niet te saneren om er een natuur- en recreatiegebied van te maken. De van oudsher bestaande situatie is gehandhaafd. Aan de zuidzijde van de Wildersekade bevindt zich een aantal caravanstallingen zoals dat van de gebroeders [REDACTED] en enkele tuinbouwbedrijven, al dan niet gecombineerd met caravanstallingen.

De noordzijde van de Wildersekade behoort tot het grondgebied van de gemeente Lansingerland. Daar in de Boterdorpsepolder is in het kader van VINEX een woonwijk geprojecteerd. De Wildersekade vormde vroeger de verbinding tussen de Rodenrijseweg in Berkel en de N209 maar deze verbinding is afgesloten. De Wildersekade is alleen nog per auto te bereiken vanaf de Boterdorpseweg in Bergschenhoek.

Op het perceel Wildersekade 90 bevindt zich een areaal van circa 1,8 ha met onder andere een tuinbouwkas van 6000 m² die dient als caravanstalling. Verder behoren tot het bedrijf ook een aantal loodsen en een parkeerplaats van circa 1000 m².

3.2 Het project

Het plan behelst het oprichten van een nieuw te bouwen tuinbouwkas ten behoeve van het stallen van caravan en vouwwagens. Het bebouwd oppervlak van de nieuwe kas bedraagt 2.000 m². Het plan strekt er toe de kas te gebruiken voor het stallen van caravans en het produceren van zonnestroom. Daarnaast zal de kas worden gebruikt voor het opwekken van energie door het plaatsen van zonnepanelen op het dak.

De nieuwe stalling is evenals de bestaande stalling te bereiken vanaf de Wildersekade via twee inritten aan weerszijden van het woonhuis Wildersekade 90.

Op het terrein is voldoende ruimte voor het tijdelijk parkeren van fietsen en auto's van bezoekers en voor het manoeuvreren met caravans en vouwwagens. Auto's die het terrein verlaten, kunnen die vooruit doen en hebben daardoor voldoende zicht op het overige verkeer.

4 TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

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). Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard heeft zijn beleid vastgelegd in leggers en verordeningen.

Door het bouwen van een nieuwe kas neemt het verhard oppervlak toe in het peilgebied en daarmee het bergend vermogen af. Dit moet mogelijk worden gecompenseerd door vervangend water. Echter in de Vlinderstrik zijn onlangs dermate vergravingen uitgevoerd dat er voldoende vervangend water is gerealiseerd in het peilvak waarin de nieuwe kas zich bevindt.

De Unie van Waterschappen heeft in samenwerking met LTO Glaskracht Nederland en de watertechnische installatiebedrijven de Blauwdruk Waterstromen Glastuinbouw opgesteld. Hierin wordt aangeraden buiten de kas extra drainage aan te leggen voor het afvoeren van hemelwater. Het beleid van de gemeente is echter om hemelwater minder via het riool af te laten voeren maar meer te infiltreren in de bodem. Daarom zullen er geperforeerde hemelwaterbuizen worden gebruikt waardoor het hemelwater makkelijk in de bodem wordt opgenomen (zie ook paragraaf 4.10).

4.2 Toetsing m.e.r. plicht

Er is getoetst of op het plan van Stalling 010 de plicht ligt een m.e.r. op te stellen. Dit is niet het geval omdat het bouwen van een tuinbouwkas en het stallen van caravans niet tot de activiteiten behoort genoemd in kolommen 1 van de onderdelen C en D van het Besluit milieueffectrapportage.

4.3 Milieuzonering

Bij het opstellen van een bestemmingsplan of bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarmee wordt afgeweken van het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging worden gemaakt tussen het belang van de initiatiefnemer, ruimtelijke belangen en het belang van omwonenden.

Afweging ruimtelijke belangen

Van belang is dat het gaat om een afweging van ruimtelijke belangen. Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Voor de milieuzonering wordt in het algemeen gebruik 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 nieuw te bouwen kas heeft minimaal ongewenst milieueffect op de omgeving. De caravans zullen moeten worden gehaald en gebracht waardoor het verkeer op de Wildersekade iets toeneemt maar het effect hiervan op het milieu is verwaarloosbaar. Over het gehele jaar gezien zijn dit gemiddeld per dag slecht enkele voertuigbewegingen. De invloed op het woon- en leefklimaat is derhalve minimaal. De kassen van de overige bedrijven aan de Wildersekade zijn al enkele decennia in gebruik als caravanstelling en dit heeft ook nauwelijks geleid tot milieuschade.

Geconcludeerd kan worden dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De (vergunde) rechten van de aanwezige bedrijven wordt niet ingeperkt. Het toestaan van de beoogde gebruiksverandering leidt niet tot belemmeringen qua milieuzonering.

4.4 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Te denken valt aan wegverkeer, railverkeer, luchtverkeer, luchtvaart en industrie. Diverse wetten zoals de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer bevatten regelingen die betrekking hebben op de geluidsproductie en de situering van gevoelige bestemmingen.

De beoogde gebruiksverandering leidt niet tot het creëren van een gevoelige bestemming en het is geen activiteit die een geluidsniveau beïnvloedt dat de genoemde wetgeving beoogt te beschermen.

4.5 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in 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 oprichting van een nieuwe kas zal geen meetbare invloed hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

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 voor kwetsbare objecten zoals woningen een norm van 1 op een miljoen (10^{-6} risicocontour).

Hiervan is geen sprake. Met de caravanstalling zijn geen gevaarlijke stoffen gemoeid. Bovendien is ter plaatse geen andere risicobron aanwezig die een plaatsgebonden risico vormt en die wordt versterkt door de activiteiten van de caravanstelling.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft aan hoe hoog het aantal dodelijke slachtoffers bij een ongeval kan zijn. De hoogte van het risico wordt zowel bepaald door de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevalsfrequentie als het aantal aanwezigen in de nabijheid van de ongevalslocatie.

Risicobronnen

De nabije luchthaven

Een risicobron vormt de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Relevant is het groepsrisico voor personen als gevolg van het neerstorten van een vliegtuig. Voor een situatie als deze geldt het advies van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond dat op 26 februari 2015 aan de gemeente is toegestuurd. Dit advies gaat over de mogelijkheden tot de voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen binnen het verantwoordingsgebied van de luchthaven.

Aan dit advies getiteld "Notitie Scenario's & Advies Externe Veiligheid inzake luchtvaartongevallen RtHA" wordt het volgende advies ontleend.

Inleiding

De provincie Zuid-Holland (PZH) heeft in het kader van omgevingsveiligheid een nieuw groepsrisicobeleid voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RtHA) vastgesteld. Het "Groepsrisicobeleid vanwege luchtvaart in de omgeving van RtHA"(GRBRA) vervangt daarmee het Interim-Toetsingskader Rotterdam Airport uit 2001. In het GBRA is een verantwoordingsgebied opgenomen dat zich gedeeltelijk strekt over de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH), de Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

Bovengenoemde veiligheidsregio's hebben gezamenlijk een notitie opgesteld die als doel heeft te komen tot eenduidige externe veiligheidsadvisering op luchtvaartincidenten. Bij de verantwoording van het groepsrisico op luchtvaartincidenten kan het bevoegd gezag gebruik maken van deze notitie, waardoor de veiligheidsregio vroegtijdig is betrokken bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het verantwoordingsgebied. Deze notitie geldt alleen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij herontwikkeling van de bestaande omgeving binnen het verantwoordingsgebied van het GBRA.

Het GBRA regelt dat op lokale ontwikkelingen een bruikbare groepsrisicoberekening kan plaatsvinden. Voor ontwikkelingen die zorgen voor een stijging van het groepsrisico en binnen het verantwoordingsgebied vallen, regelt het GBRA een motivatieplicht. Deze motivatieplicht behoort te worden ingevuld door het bevoegd gezag dat het ruimtelijk plan opstelt en behoort nader in te gaan op de reden(en) om (specifiek) binnen het verantwoordingsgebied van de luchthaven ruimtelijke ontwikkelingen te bestemmen.

Bij een verantwoording van het groepsrisico in het kader van de externe veiligheid is het bevoegd gezag wettelijk verplicht om het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te stellen om advies uit te brengen. Luchtvaartincidenten vallen weliswaar niet onder deze wetgeving in de vorm van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), maar kunnen wel op dergelijke manier worden behandeld. Door deze werkwijze te hanteren wordt bijgedragen aan een "goede ruimtelijke onderbouwing".

Het extern veiligheidsadvies van de veiligheidsregio heeft in dit kader betrekking op de zelfredzaamheid van personen, de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp als gevolg van een luchtvaartincident binnen het verantwoordingsgebied van RtHA. Een advies vragen aan de veiligheidsregio draagt dus bij aan de besluitvorming door bevoegd gezag waarin een adequate(r) risicoafweging gemaakt kan worden.

Het verantwoordingsgebied

Het verantwoordingsgebied is bepaald omdat daarbinnen meer kan is op een luchtvaartongeval dan daarbuiten. Binnen de VRR strekt het verantwoordingsgebied zich gedeeltelijk uit over de gemeente Langsingerland, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen. Binnen het verantwoordingsgebied van deze gemeenten is sprake van woongebieden en bedrijfsterreinen.

In onderstaande kaart is het verantwoordingsgebied weergegeven



Scenario's

Om te komen tot een advies wordt hieronder het scenario beschreven. Aan de hand van dit scenario is bepaald welke maatregelen de veiligheidsregio adviseert om de zelfredzaamheid van mensen in het verantwoordingsgebied te bevorderen. Ook wordt aan de hand van dit scenario bepaald welke maatregelen nodig zijn om een luchtvaartincident te bestrijden en de omvang te beperken. Aangezien een verhoging van het groepsrisico altijd samengaat met (bouw)ontwikkelingen in een gebied, kan worden gesteld dat het ergst denkbare scenario een scenario binnen bebouwd gebied is. Derhalve is het volgende scenario opgesteld voor een luchtvaartincident nabij RtHA.

Voor het scenario "luchtvaartongeval als gevolg van een neerstortend vliegtuig" geldt dat dit incident onverwacht kan plaatsvinden. Als gevolg van de aanwezigheid van (grote hoeveelheden) brandstof kunnen secundaire brandhaarden ontstaan binnen en buiten de directe omgeving van het rampgebied. Ontvluchting uit de direct omgeving van het incident is niet mogelijk gezien het grote en verwoestende effect van een vliegtuigcrash. Buiten de directe omgeving zijn aanwezige personen mogelijk in staat te vluchten, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Advies

Naar aanleiding van het scenario worden maatregelen geadviseerd om de zelfredzaamheid van en bestrijdbaarheid van een mogelijke ramp met een neergestort vliegtuig te bevorderen. Dit heeft specifiek betrekking op aanwezige personen op de grond. Zelfredzaamheid van passagiers en bemanning zijn geen onderdeel van dit advies.

De veiligheidsregio's zijn van mening dat het niet mogelijk of reëel is om voor gebouwen bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het respectievelijk voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval. De mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid van aanwezigen op de grond zullen mede afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van de aard, omvang en locatie van het luchtvaartongeval. Daarnaast zal de hulpverlening zich richten op het beperken en bestrijden van eventuele secundaire branden in de omgeving.

Om de omvang van een mogelijke ramp te beperken en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid te bevorderen worden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij herontwikkelingen binnen het verantwoordingsgebied de volgende maatregelen geadviseerd:

1. Voorkom een hoge bevolkingsdichtheid door geen of zo min mogelijk grote kantoren, meerdere woonlagen, theater- en concertgebouwen, evenementenlocaties, winkelcentra etc. toe te laten binnen het verantwoordingsgebied. Door een lagere bevolkingsdichtheid zullen er minder mensen getroffen worden door een neerstortend vliegtuig.
2. Richt de buitenruimte van het verantwoordingsgebied zodanig in dat vluchten mogelijk is, onafhankelijk van de locatie van het incident. Voorkom daarbij doodlopende wegen of hofjes, waarbij vluchten slechts via één zijde mogelijk is. De realisatie van fiets- en looppaden kan zorgen voor een verbetering van de vluchtmogelijkheden.
3. Het is wenselijk dat (nood)uitgang(en) van gebouwen zodanig worden gesitueerd dat aanwezige personen veilig in tegengestelde richting van een mogelijk incident kunnen vluchten, waardoor de zelfredzaamheid van aanwezigen wordt verbeterd en het aantal slachtoffers kan worden beperkt.
Omdat de plaats van het incident bij een vliegtuigongeval niet bekend is, wordt geadviseerd minimaal twee (nood)uitgangen aan verschillende zijden van het gebouw te realiseren. Daarbij is het van belang dat alle (nood)uitgang(en) in voldoende mate aansluiten op de bestaande infrastructuur in de buitenruimte van het verantwoordingsgebied.
4. Voorkom de realisatie van nieuwe of beperk het aantal 'zeer' kwetsbare bestemmingen binnen het verantwoordingsgebied. Onder zeer kwetsbare bestemmingen vallen o.a. kinderdagverblijven en basisscholen met kinderen jonger dan 8 jaar oud, tehuizen voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking etc. Deze personen zijn verminderd zelfredzaam, waardoor de ontruimingstijd toeneemt. Een snelle ontruiming is noodzakelijk om gebouwen en/of het mogelijke rampgebied veilig te kunnen verlaten.
5. Geadviseerd wordt dat in de objecten waarin groepen beperkt of niet zelfredzame personen zich kunnen bevinden het aanwezige personeel en/of de begeleiders zijn voorbereid op eventuele calamiteiten met een vliegtuigongeval. Hierbij is het van belang dat zij ook weten hoe daarbij te handelen, zoals het vluchten van het risico af. Bijvoorbeeld om de bewoners/gebruikers van de objecten te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen.
6. Voorkom de realisatie van nieuwe inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is binnen het verantwoordingsgebied. Hierdoor wordt de kans beperkt dat een neerstortend vliegtuig de aanleiding wordt voor een incident waarbij gevaarlijke stoffen van een Bevi-inrichting vrijkomen of bij de inrichting een brand met gevaarlijke stoffen ontstaat.
7. Ten behoeve van de bestrijding van secundaire brandhaarden en de bereikbaarheid voor de hulpdiensten van het mogelijke rampgebied wordt geadviseerd om binnen het plangebied zorg te dragen voor de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorzieningen conform de richtlijnen van Brandweer Nederland, danwel het regionale beleid omtrent bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen.
8. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van bewoners en gebruikers van de aanwezige objecten, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. Dit is onder andere mogelijk door gebruik te maken van landelijke en/of regionale campagnes op het gebied van risicocommunicatie.
9. Maak de risicoafweging over de ruimtelijke ontwikkelingen en de al dan niet te treffen maatregelen door het bevoegd gezag een expliciet beslispunt tijdens de procedure.

Tot slot

Het document waarin dit advies is verwoord biedt een handvat om externe veiligheid vroegtijdig te betrekken in de ruimtelijke ontwikkeling. Welke maatregelen wel of niet worden toegepast is een bestuurlijke keuze. Bij het nemen van meerdere maatregelen wordt de kans op slachtoffers kleiner en de zelfredzaamheid en/of de bestrijdbaarheid verbeterd.

Het initiatief getoetst aan het advies

De kas die wordt opgericht ligt in een landelijk gebied waar geen sprake is van een hoge bevolkingsdichtheid. De locatie kent vluchtroutes in verschillende richtingen. De ruimte heeft deuren aan verschillende kanten, zodat het mogelijk is in tegengestelde richting van een incident via de aanwezige infrastructuur te vluchten. Er is geen sprake van een (zeer) kwetsbare bestemming of een object waarin zich groepen beperkt of niet zelfredzame personen bevinden. De stalling wordt doorgaans door twee personen betreden. Het betreft geen Bevi-inrichting en de bereikbaarheid en de ontsluiting zijn voldoende gewaarborgd via de aanwezige infrastructuur. De dichtstbijzijnde bluswaterkraan ligt in de berm van de Wildersekade op ca. 80 m van de te bouwen kasconstructie. Het dichtstbijzijnde open water ligt op ca. 60 m van de kasconstructie. De aanvrager is bekend met de door de VRR aangeduide risico's.

4.7 Bodem

De bodem ter plaatse dient uit oogpunt van gezondheid geschikt te zijn voor het beoogde doel.

Het gaat bij het voorgenomen gebruik niet om een gevoelige activiteit waarvoor de bodemkwaliteit een belemmering zou kunnen zijn.

4.8 Archeologie

Volgens de verbeelding van het bestemmingsplan heeft het plangebied de (dubbel)bestemming Waarde-archeologie/ Volgens artikel 19 van de regels voor het bestemmingsplan is de als zodanig aangewezen grond bestemd voor behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden. Volgens het bepaalde in artikel 19 dient in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige, zoals bedoeld in artikel 1, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt uit de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Aan de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) is advies gevraagd over de noodzaak tot het uitvoeren van een archeologisch onderzoek. Deze heeft per brief van 10 mei 2019 (kenmerk AS19/066223-19/0009749) laten weten dat er geen reden is tot archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) op de planlocatie. De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis (zie bijlage 1).

4.9 Natuur

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

Gebiedsbescherming

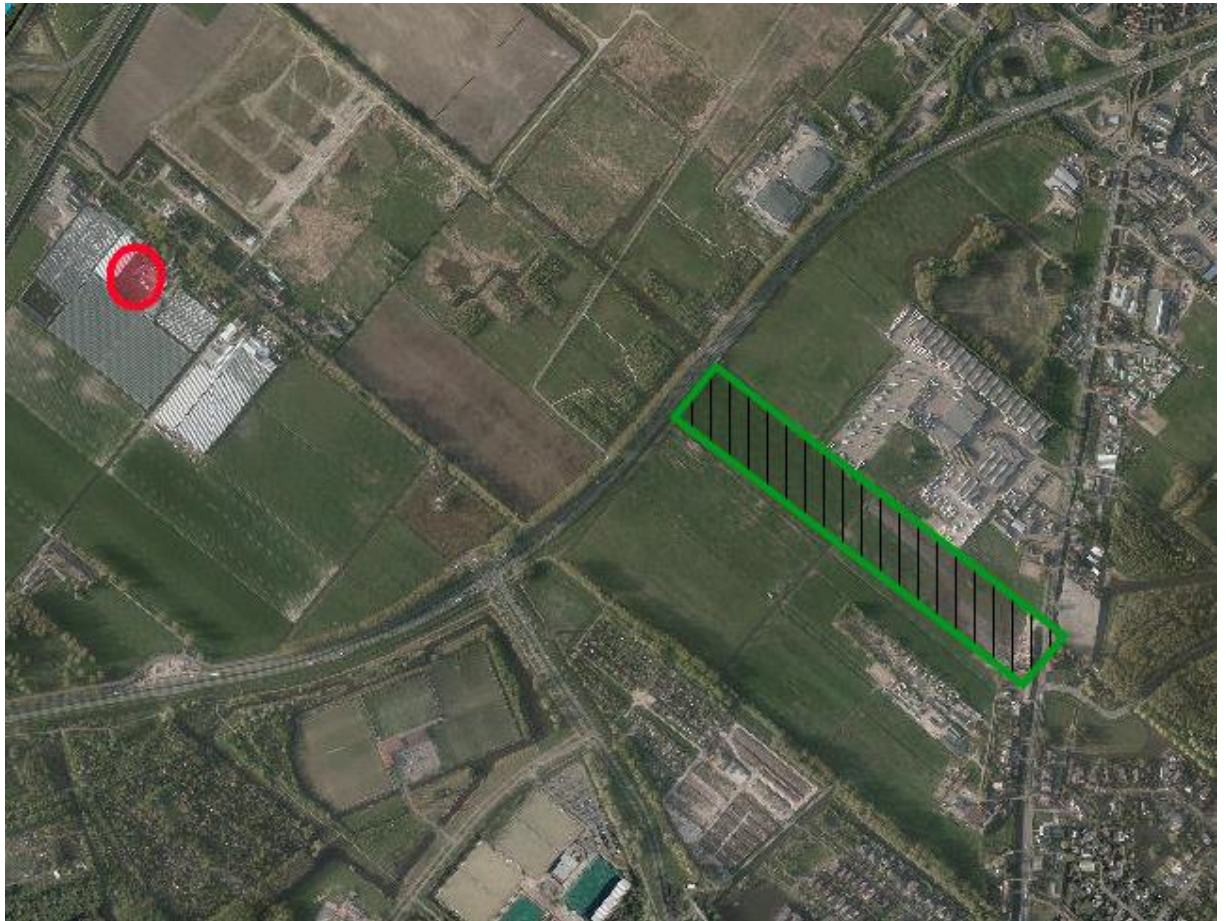
Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het

natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); die gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Natura 2000-gebied

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op een afstand van ruim een kilometer. Het betreft de sloot tussen de N409 en de Grindweg. Op onderstaande luchtfoto is dit aangegeven met een groene gearceerde band.

De voorgenen ontwikkeling betreft nieuwbouw van een kas op een bedrijventerrein in de rode cirkel. Gezien de grote afstand en de aard van de bedrijfsactiviteiten kan gesteld worden dat er geen sprake zal zijn van negatieve gevolgen. Nader onderzoek is niet aan de orde.



Soortenbescherming

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 als volgt:

- soorten Vogelrichtlijn (art. 3.1. e.v.;
- soorten Habitatrichtlijn (art. 3.5 e.v.);
- andere soorten (art. 3.10 e.v.).

Voor soorten van de Vogelrichtlijn (art. 3.1) en Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) geldt dat vaste rust- en verblijfplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) niet opzettelijk verstoord of vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet opzettelijk mogen worden gedood of verwond.

Van 'Andere soorten' geldt dat vaste rust- en verblijfplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet (opzettelijk) vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet (opzettelijk) mogen worden gedood of verwond.

De oprichting van een nieuwe kas op het bestaande bedrijventerrein heeft geen invloed op beschermde natuurgebieden en (beschermde) diersoorten.

4.10 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 ontwerpen 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 er hierbij naar 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.

Het hemelwaterafvoer dat op de kas valt, wordt opgevangen in goten die gekoppeld zijn aan geperforeerde buizen in de grond. Door de perforaties verdwijnt het regenwater niet in het riool maar infiltreert het in de ondergrond en draagt het bij aan het voorkomen van wateroverlast en verdroging van de ondergrond. Deze maatregel past in Ambitie 1 van het Programma Duurzaam.

Op het dak van de kas worden zonnepanelen aangebracht die meer energie opbrengen dan de kas nodig heeft. Overtollige energie wordt afgegeven aan het energienetwerk. Deze maatregel past in Ambitie 2 van het Programma Duurzaam.

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 kosten van realisering van het project worden gedragen door de initiatiefnemer. De gemeente zal haar kosten op de aanvrager verhalen via leges en/of anderszins.

Het plan is financieel uitvoerbaar.

5.2 Vooroverleg

Ruimtelijke ordening

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de 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. Dit overleg wordt uitgevoerd door de gemeente.

Bebouwingscommissie

Voor onderhavig plan is een omgevingsvergunning aangevraagd die bij besluit van 24 september 2018 is geweigerd op grond van het Bouwbesluit. Hiertegen is door Stalling 010 bezwaar gemaakt. Vervolgens is aan de Bebouwingscommissie verzocht om over het plan te adviseren. Het plan is besproken in de 2510^{de} vergadering van de Bebouwingscommissie op 13 februari 2019. De commissie heeft positief onder voorwaarde geadviseerd. De voorwaarde betreft het aanleveren van een rapport van een archeologisch deskundige. Na het invullen van deze voorwaarde en het succesvol doorlopen van een uitgebreide procedure zal een omgevingsvergunning worden verleend.

In een e-mail bericht van 12 maart bevestigt van de juriste van de gemeente Rotterdam bovenstaande uitspraak van de Bebouwingscommissie en geeft aan de uitgebreide afwijkingssprocedure te zullen opstarten na ontvangst van een goede ruimtelijke onderbouwing.

6 CONCLUSIE

Oprichting van een nieuwe kas aan de Wildersekade 90 te Rotterdam vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden.

Van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit is geen sprake. Zodoende kan positief worden besloten omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om de nieuwe kas binnen het projectgebied te gebruiken voor het stallen van caravans.

Bijlage 1 Vrijgave archeologie



Gemeente Rotterdam

Onderwerp:

A2019126 Rotterdam Wildersekade 90 Stalling 010
bouw caravanstalling

Bezoek-/postadres:

Archeologie Rotterdam (BOOR)

Celinturbaan 213b

3051 KC Rotterdam

Internet: www.rotterdam.nl/archeologie

Retouradres: Celinturbaan 213b, 3051 KC Rotterdam

Stalling 010

Van:

Telef

E-ma

Ops kenmerk: A2019/06623-19/0009749

Datum: 10 mei 2019

Geachte mevrouw

De afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) heeft op uw verzoek de noodzaak van het uitvoeren van een archeologisch (voor)onderzoek in het kader van de voorgenomen bouw van een caravanstalling aan de Wildersekade 90 in Schiebroek in Rotterdam beoordeeld.

Beleidsbesluit

De gemeente Rotterdam ziet naar aanleiding van de plannen geen reden tot archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) op de planlocatie. De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis. Wel wordt benadrukt, dat er altijd rekening gehouden dient te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Erfgoedwet 2016, art. 5.10 het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze Archeologie Rotterdam) te informeren.

Onderbouwing

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een redelijk tot hoge archeologische verwachting toegekend. De archeologische waarden zijn direct onder het maaiveld te verwachten.

Conform het bestemmingsplan 'Vlinderstrik' (onherroepelijk op 30 oktober 2013) geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1 m beneden het maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter.

De grondroerende werkzaamheden bestaan uit de bouw van een tuinbouwkas die als caravanstalling in gebruik zal worden genomen. De kas wordt 2000 m² groot en zal worden gefundeerd op in de grond gevormde betonpalen van 60 cm.

Het bovenstaande geeft aan dat alleen de verstoringmarge van diepte van het bestemmingsplan wordt overschreden. Bovendien wordt bij dit soort constructies het palenplan als niet intensief beschouwd; de kans is klein dat archeologische waarden in die mate worden verstoord dat eventueel toekomstig onderzoek niet meer mogelijk is. Om deze redenen acht de gemeente Rotterdam een archeologisch vooronderzoek op de planlocatie niet noodzakelijk.



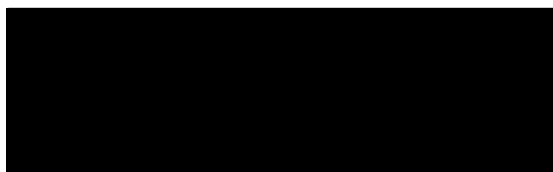
Het areaal aan de Wildersekade kan worden vrijgegeven voor de geplande ontwikkeling zonder (verdere) archeologische bemoeienis.

Wijziging plannen

Archeologie Rotterdam benadrukt dat indien de plannen wijzigen deze opnieuw door de bevoegde overheid dienen te worden beoordeeld op het aspect archeologie.

Met een vriendelijke groet,
hoogachtend,

DIRECTEUR STADSBEHEER OPENBARE WERKEN
(voor deze)



Hoofd Archeologie Rotterdam (BOOR)