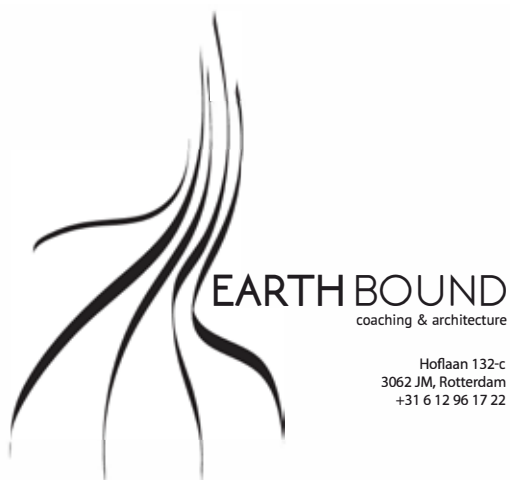




Garage kavel naast Hoflaan 132
Definitief Ontwerp// EARTHbound

Ruimtelijke Onderbouwing

29.01.2019
Revisie 1
2019.03.11
Revisie 2
2019.07.18
Revisie 3
2019.10.09





Inhoudsopgave

<i>Inleiding & leeswijzer</i>	5
1. Korte beschrijving en aanleiding van het project	7
2. Doel van het project	9
3. Ligging, begrenzing en omvang van het project	15
4. Omschrijving van de strijdigheid met het bestemmingsplan	15
5. Toets aan relevant vigerend (deel)gemeentelijk beleid	23
6. Milieueffectrapportage (m.e.r)	27
7. Milieuaspecten	29
7.1 Bedrijven en milieuzonering	29
7.2 Geluid	31
7.3 Bodemgeschiktheid	33
7.4 Luchtkwaliteit	38
7.5 Externe Veiligheid	40
7.6 Flora en Fauna, Natuurwaarden	41
8. Water	45
9. Archeologische en cultuurhistorische waarden	46
10. Mobiliteit	47
11. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
12. Economische uitvoerbaarheid	50
13. Technische uitvoerbaarheid	51
14. Duurzaamheid	54
15. Conclusie	55
Colofon	56

Bijlagen

<i>Behorend bij onderwerp:</i>	<i>Type document:</i>
1. Geluid	Akoustisch Onderzoek Verkeerslawaai versie 2.0 S&W
2. Bodem	Verkennend Bodem Onderzoek Ortageo
3. Milieuwaarden	Flora & Fauna Quickscan Jansen & Jansen Groenadvies
4. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	Zonnestudie ten opzichte van de Vijverweg
5. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	Zonnestudie ten opzichte van Hoflaan 132-b
6. Economische uitvoerbaarheid	Raming bouwkosten
7. Geluid	Rapportage Geluidswering Gevel S&W
8. Externe Veiligheid	paragraaf uit BSP Beschermd Stadsgezicht Kralingen



Inleiding & leeswijzer

Het proces om te komen tot deze aanvraag heeft een lange geschiedenis. In eerste instantie is het plan als conceptaanvraag ingediend om in gesprek te komen met de Commissie Welstand en Monumenten. Het plan was als schetsplan uitwerkt, waarbij volume en aanzet van de architectuur onderwerp van gesprek zijn geweest. Na een positieve uitspraak dat het volume en de gekozen architectonische aanpak voorstelbaar waren op deze locatie is het plan nader uitgewerkt.

De uitgewerkte plannen inclusief detaillering is opnieuw als concept aanvraag aan de Commissie voorgelegd. De zorgen met betrekking tot het materiaal gebruik en detaillering die vanuit de Commissie aanvankelijk zijn geuit zijn weggenomen en het plan zoals dit nu is ingediend heeft een positieve reactie van Welstand opgeleverd.

De overige aspecten die relevant zijn voor de uitgebreide procedure WRO zijn onderzocht. In een aantal gevallen maken we gebruik van de onderzoeken die gemaakt zijn door de Gemeente Rotterdam als onderdeel van de herziening van het bestemmingsplan Kralingen Crooswijk.

Voor het onderdeel Bodemonderzoek is nader onderzoek gedaan. Uit dit onderzoek is gebleken dat ook op deze locatie een bepaalde mate van loodvervuiling is aangetroffen. Naar aanleiding daarvan heeft nader overleg met de dCMR plaatsgevonden en is een BUS melding met een saneringsaanpak ingediend.

Opbouw Ruimtelijke Onderbouwing

De Ruimtelijke Onderbouwing is opgebouwd aan de hand van de inhoudsopgave van de Gemeente Rotterdam.

Hoofdstukken 1,2 en 3 beschrijven het project en de ligging.

Hoofdstukken 4 en 5 gaan in op het bestemmingsplan en het gemeentelijk beleid.

Hoofdstukken 6, 7 en 8 beschrijven de verschillende milieu- en omgevingsfactoren.

Hoofdstukken 8 t/m 14 beschrijven de overige relevante factoren, zoals Archeologie, Mobiliteit en ook de haalbaarheid. Er wordt verslag gedaan van het overleg met de buurt.

Tot slot wordt er in het hoofdstuk Conclusie & Samenvatting een motivering voor afwijking van het vigerende bestemmingsplan gegeven.



1 Korte beschrijving en aanleiding van het project

Inleiding

Op de locatie van het voormalig Volkshuis Kralingen aan de Hoflaan bevindt zich een 1-laagse bebouwing, op dit moment garage en onderdeel van het appartement Hoflaan met nummer 132-c. Deze locatie valt binnen het beschermd stadsgezicht Kralingen Crooswijk en ligt tussen het gemeentelijk monument Kralings Volkshuis en het voormalig politiebureau.

De huidige situatie met de garage en de halfverharding in de voortuin levert geen aantrekkelijk beeld op in de Hoflaan. De zijgevel van het voormalige Volkshuis is zeker de minst aantrekkelijke gevel wat een weinig aantrekkelijk totaal beeld oplevert.



Opdrachtgevers [REDACTED] en [REDACTED] waren al langer op zoek naar de kans om in Kralingen een plekje te veroveren om een woonhuis te realiseren. Het gaat hier om een ontwikkeling in Particulier Opdrachtgeverschap waar het de bedoeling is van het echtpaar om met de nog thuiswonende kinderen te gaan wonen.

De opdrachtgevers hebben nadrukkelijk de wens geformuleerd om een energie neutrale duurzame woning te realiseren.

Op verzoek van opdrachtgevers is het informatieplan nader uitgewerkt in een aanvraag Omgevingsvergunning voor het realiseren van een woning in twee lagen met een kap.

Voor deze locatie aan de Hoflaan een kans op een mooie en in deze tijd passende toevoeging!



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

voorgevel Hoflaan



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

achtergevel tuin

2 Doel van het project

In de huidige situatie staat op de locatie een 1-laagse bebouwing in gebruik als garage bij een gedeelte van het appartement Hoflaan 132-c in het voormalig Volkshuis. Deze bebouwing is aan vervanging toe en levert op dit moment geen fraaie aanblik in de statige Hoflaan.

■■■■■■■■■■ en ■■■■■■■■■■ waren op zoek naar een locatie in Kralingen om een woonhuis te realiseren. Zij zijn met de huidige eigenaren in gesprek geraakt om de mogelijkheid te onderzoeken om deze locatie te ontwikkelen in particulier opdrachtgeverschap.

Het is de intentie van de opdrachtgevers om een duurzame, energie neutrale woning te realiseren passend in deze tijd. Deze intentie is verwerkt in het voorliggende plan.

Het doel van het project is om door de toevoeging van het woonhuis de locatie in aanzien te verbeteren en een kwalitatief goed woonklimaat te realiseren voor hun gezin.



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

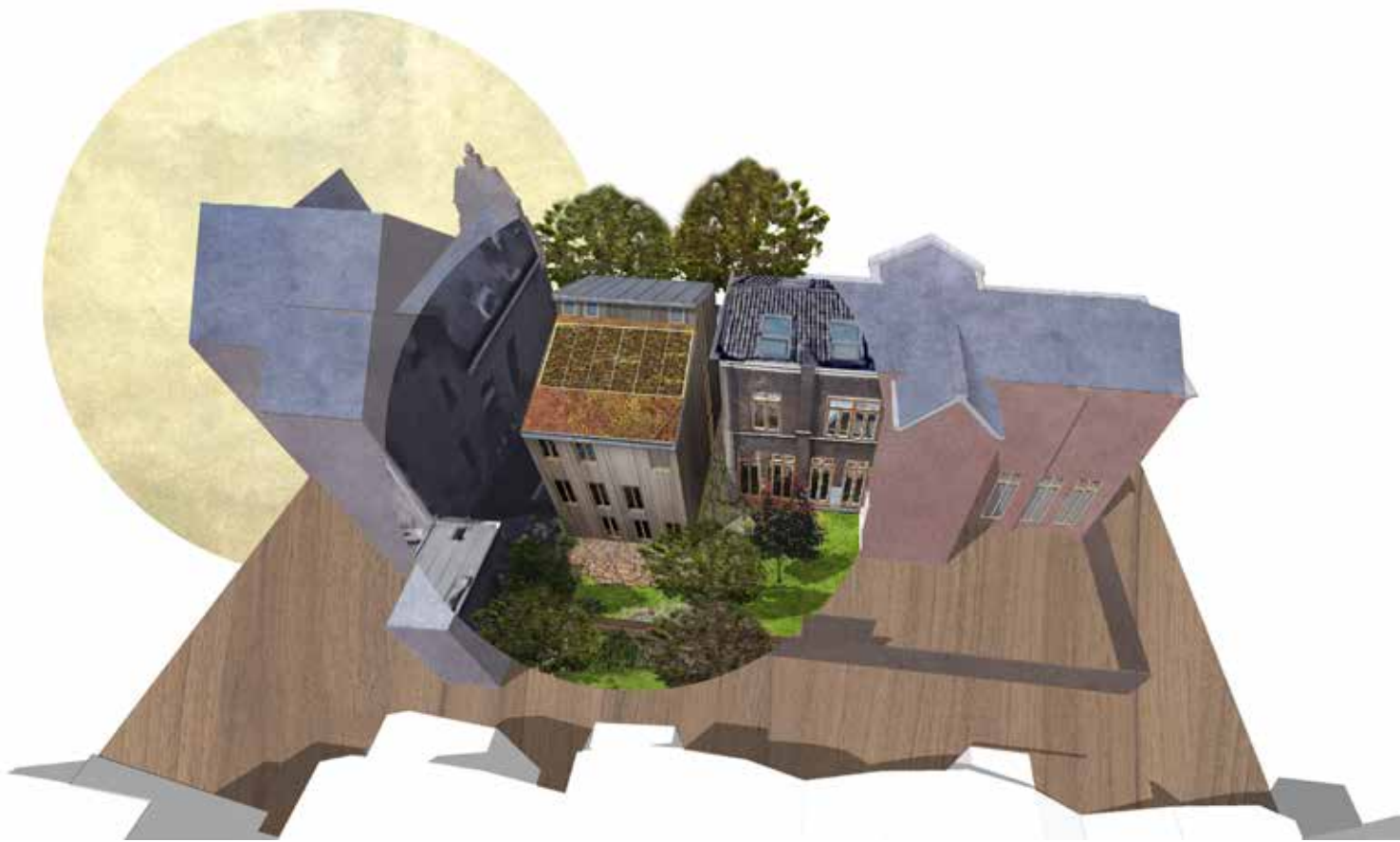
zijgevel poort



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

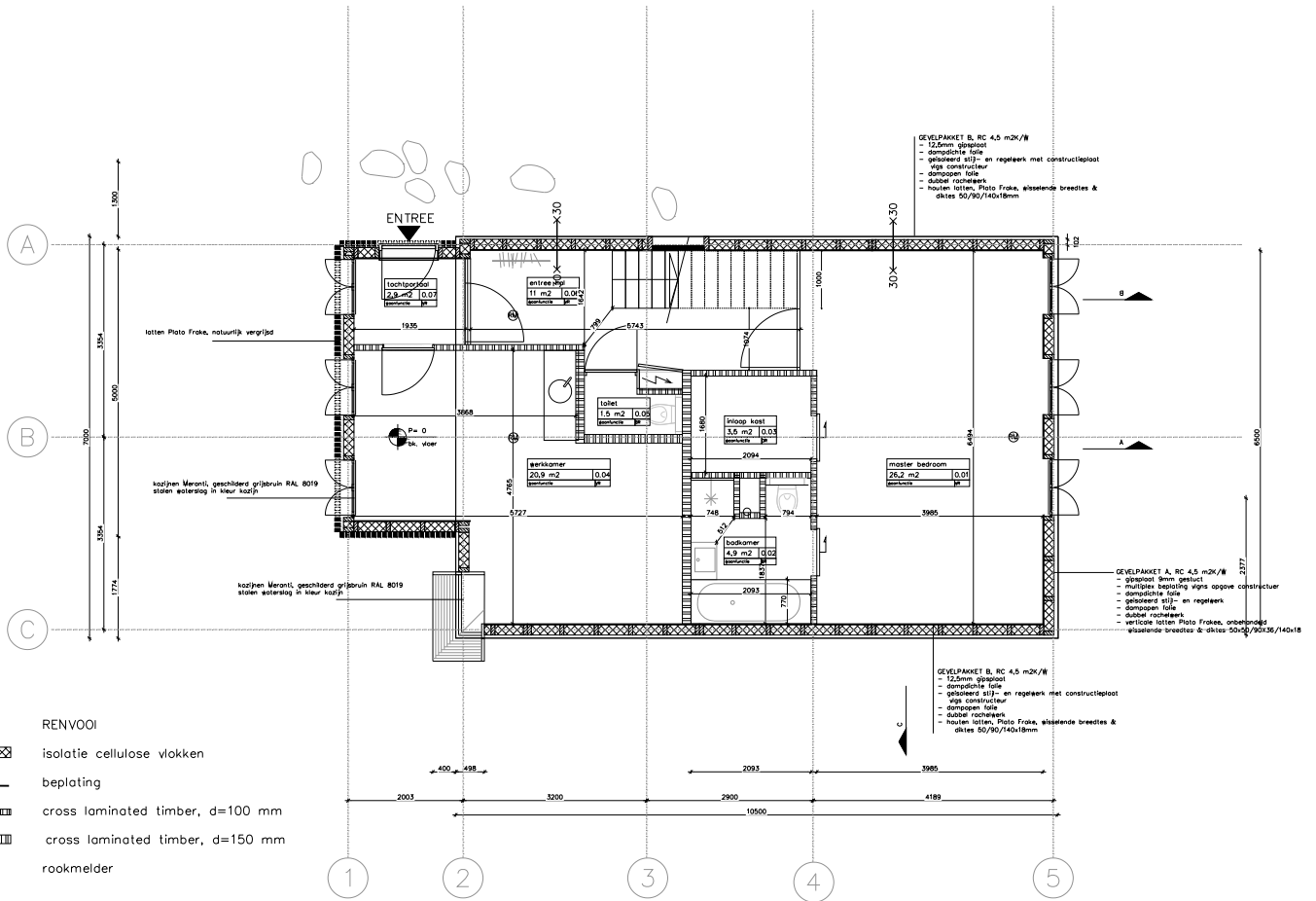
zijgevel zijde Politieburo



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

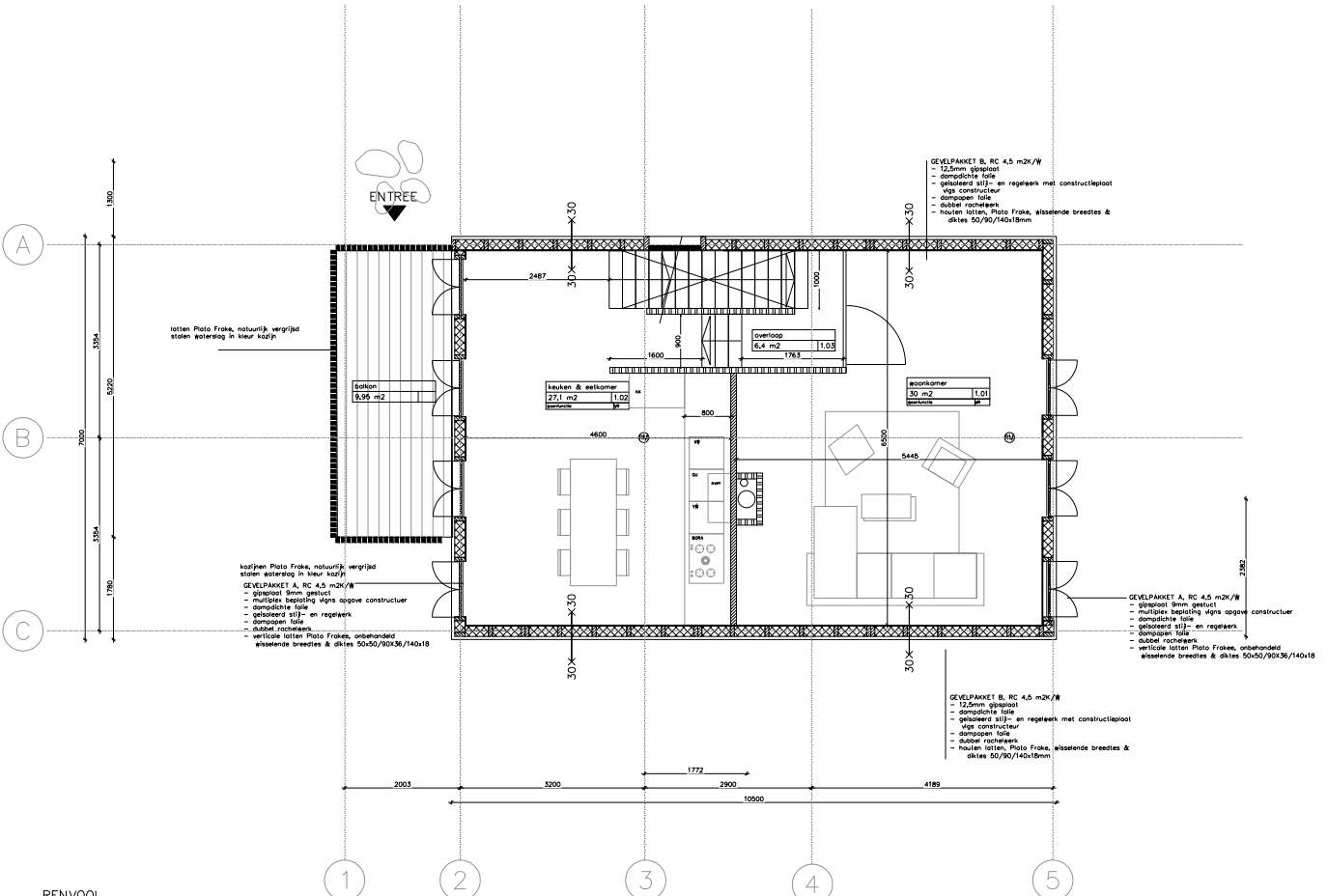
vogelvlucht



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

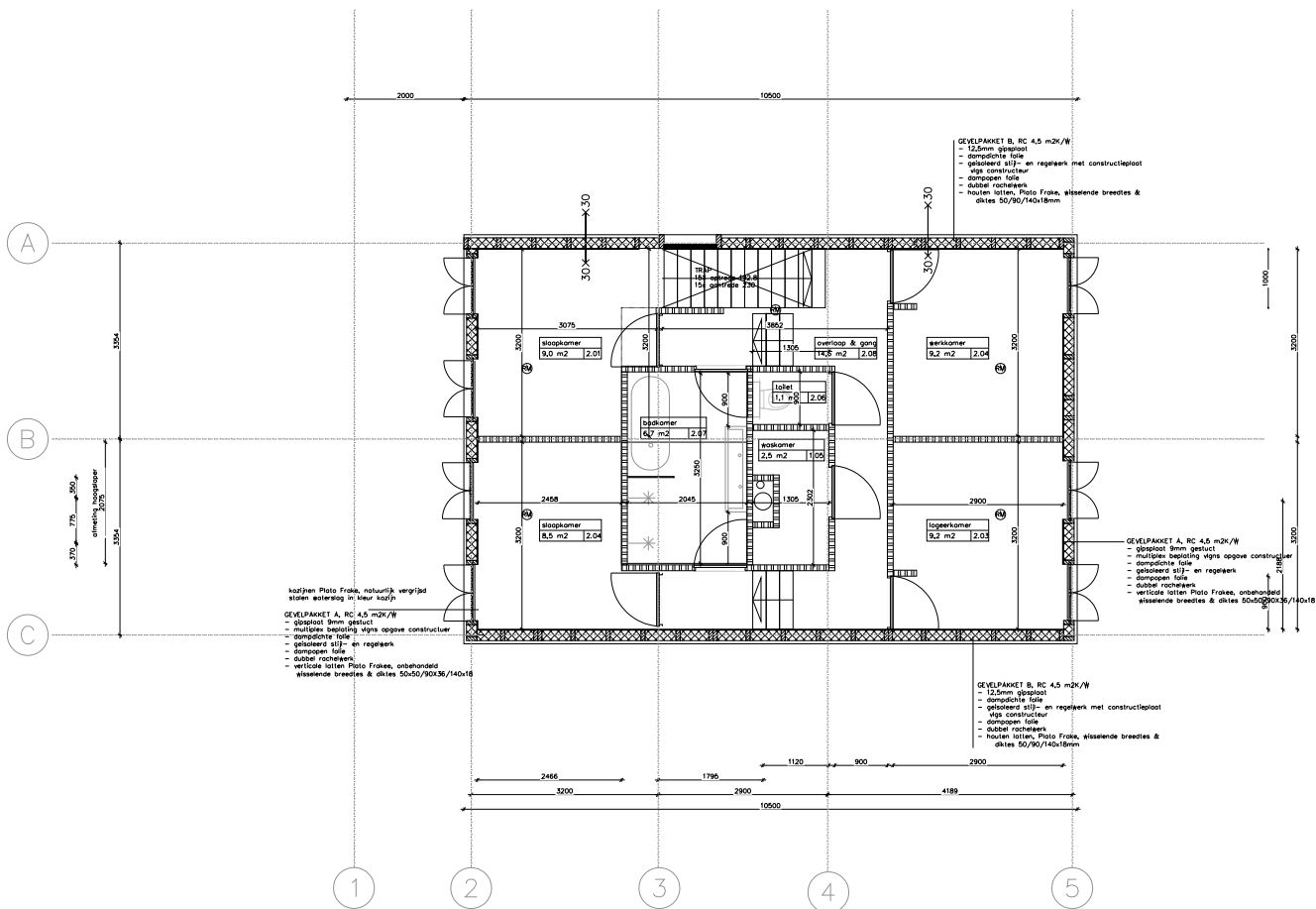
Begane Grond



Garagekavel naast Hoflaan 132

WOONHUIS

1e verdieping



RENVOOI

Garagekavel naast Hoflaan 132

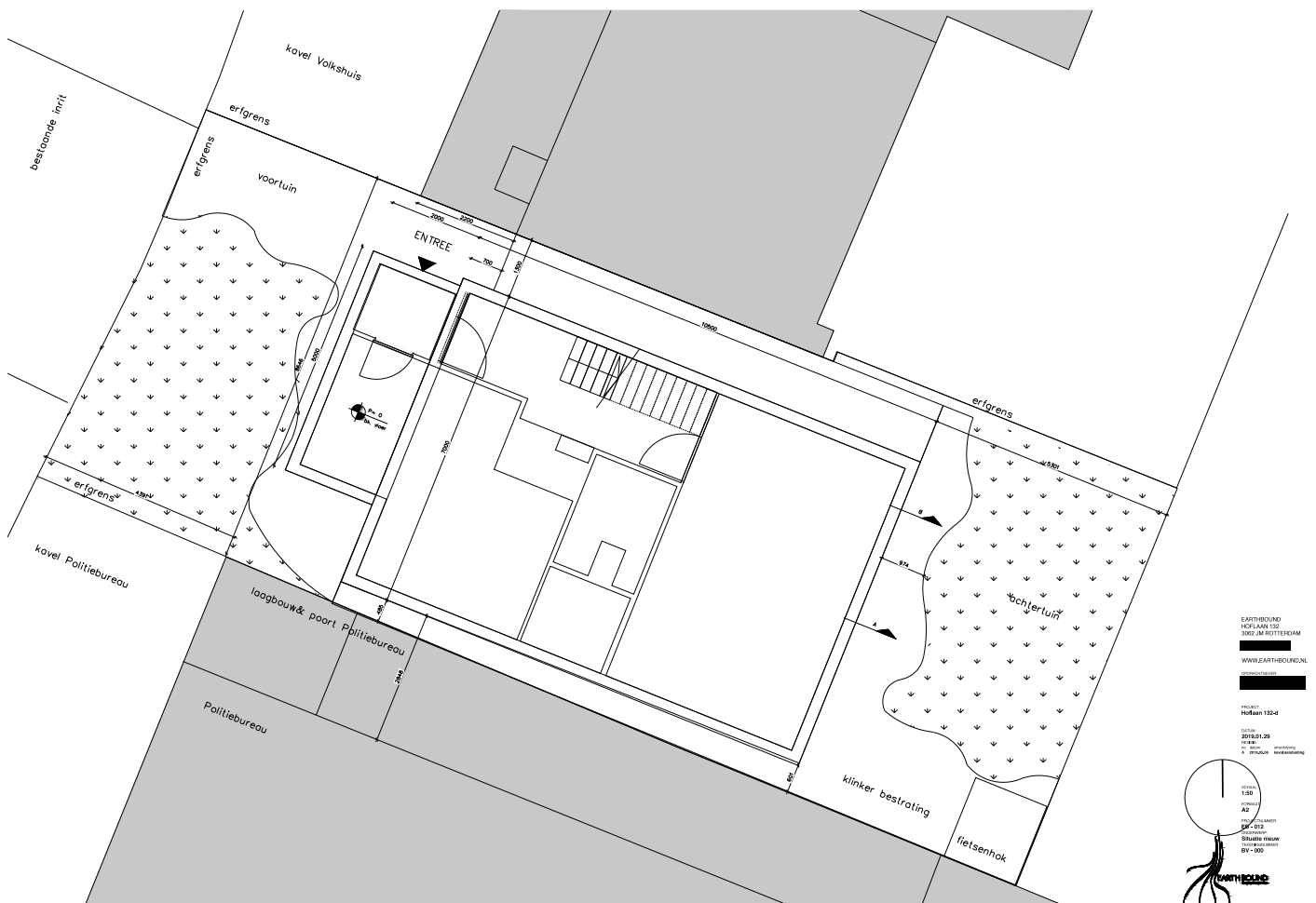
WOONHUIS

2e verdieping

Impressies



Situatie



3 Ligging, begrenzing en omvang van het project

Ligging

De locatie is gelegen op de kavel naast het voormalig Volkshuis op de Hoflaan 132.

De huidige bebouwing op de kavel bestaat uit een garage, die gerealiseerd is tijdens de eerste transformatie van het Volkshuis in 2007. Destijds was dit een lokaal behorend bij het wijkcentrum.

Beschrijving Hoflaan stedenbouwkundig

De Hoflaan is een van de oudste lanen van Kralingen met overwegend statige woningen in een lommerrijke laan.

Aan het uiteinde van de laan staan een aantal openbare gebouwen met een maatschappelijke functie.

De geleding van de woningen in de straat - het stedenbouwkundige weefsel - bestaat uit series geschakelde woonhuizen uit een bepaalde periode onderbroken door smalle poorten of een enkele carport.

Het voormalig Volkshuis is de afgelopen jaren ontwikkeld van maatschappelijke voorziening tot 1 woning en 2 appartementen. Het volume van de garage is een overblijfsel van een een-laags volume wat hier gerealiseerd is in de tijd van het wijkcentrum.

Het vormt een onderbreking in het stedelijke weefsel.

Beschrijving Hoflaan architectonisch

Alhoewel een groot deel van de bebouwing vroeg 20ste eeuws is, zijn er toch ook modernere vrijstaande of geschakelde woningen gerealiseerd. Daar waar het een enkel of dubbel woonhuis betreft is de architectuur over het algemeen afwijkend van de naastgelegen bebouwing.

Op de locaties waar in de afgelopen decennia nieuwbouw is gerealiseerd, is deze overwegend karakteristiek voor de periode waarin deze huizen zijn gebouwd.

Beschrijving omvang project

Het grondvlak (footprint) van het nieuw te bouwen woonhuis bedraagt 80 mm2 BVO.

Totale BVO is 230 m2.

Tabel

Overzicht m2's

overzicht m2's			overzicht m2's			overzicht m2's				
230,5 m2			1E VERDIEPING			2e VERDIEPING				
BEGANE GROND			1E VERDIEPING			2e VERDIEPING				
GBO			GBO			GBO				
0.01	master bedroom	26,2	1.01	woonkamer	30,0	0.01	slaapkamer	9,0	viëring	4,2
0.01	badkamer	4,9	1.02	keuken & eetkamer	27,1	2.02	slaapkamer	8,5	viëring	4,2
0.01	inloopkast	3,6	1.03	overloop & gang	6,4	2.03	logeerkamer	9,3		
0.01	praktijk/werkkamer	20,9				2.04	werkkamer	9,3		
0.01	toilet	1,5				2.05	waskamer	2,5	viëring	2,5
0.01	entreehal	6,3				2.06	toilet	1,1		
0.01	tochtportaal	2,9				2.07	badkamer	6,7		
						2.08	overloop & gang	14,6		

Uitsnede uit bestemmingsplan kaart



4 Omschrijving van de strijdigheid met het bestemmingsplan

Bestemmingsplan

In het kader van het Meerjarenprogramma actualisering bestemmingsplannen is het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen in 2016 geactualiseerd.

“Binnen het plangebied is veel gemengde bebouwing aanwezig. De plinten zijn ingevuld met winkels, dienstverlening of andere bedrijvigheid en op de verdiepingen wordt gewoond. Het nieuwe bestemmingsplan biedt net als het oude bestemmingsplan de mogelijkheid om de bestaande niet-woonfuncties in de plinten te transformeren tot woningen. Daarnaast is er een aantal gebouwen binnen het plangebied met een maatschappelijke functie waarvan de bestemming verruimd is met de functie ‘wonen’. Hierdoor kunnen deze gebouwen als ze leeg komen te staan getransformeerd worden tot woningen. Eventueel kan ook sloop en nieuwbouw van woningen plaatsvinden, voor zover dit in de opgenomen bestemmingslegging past.”

In dat kader is het voormalige Volkshuis aangewezen als woonbestemming, na de transformatie die er middels ontheffing van het toenmalige bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

De locatie van het garagekavel hoort hierbij en is aangewezen als W(onen)-2.

De aanwezige bebouwing heeft een hoogte van 3 meter, dit is als maximale hoogte vastgelegd in het bestemmingsplan.

De beoogde ontwikkeling van het realiseren van een woonhuis in 2 lagen en een kap past qua functie in het geactualiseerde bestemmingsplan, echter in de hoogte overschrijdt de nieuwe bebouwing de vastgelegde hoogte van 3 meter.

Conclusie

Vanwege de hoogte afwijking van de voorgenomen nieuwbouw ten opzichte van de van de vastgestelde hoogte in het bestemmingsplan is een uitgebreide procedure WRO noodzakelijk.



Begrenzing

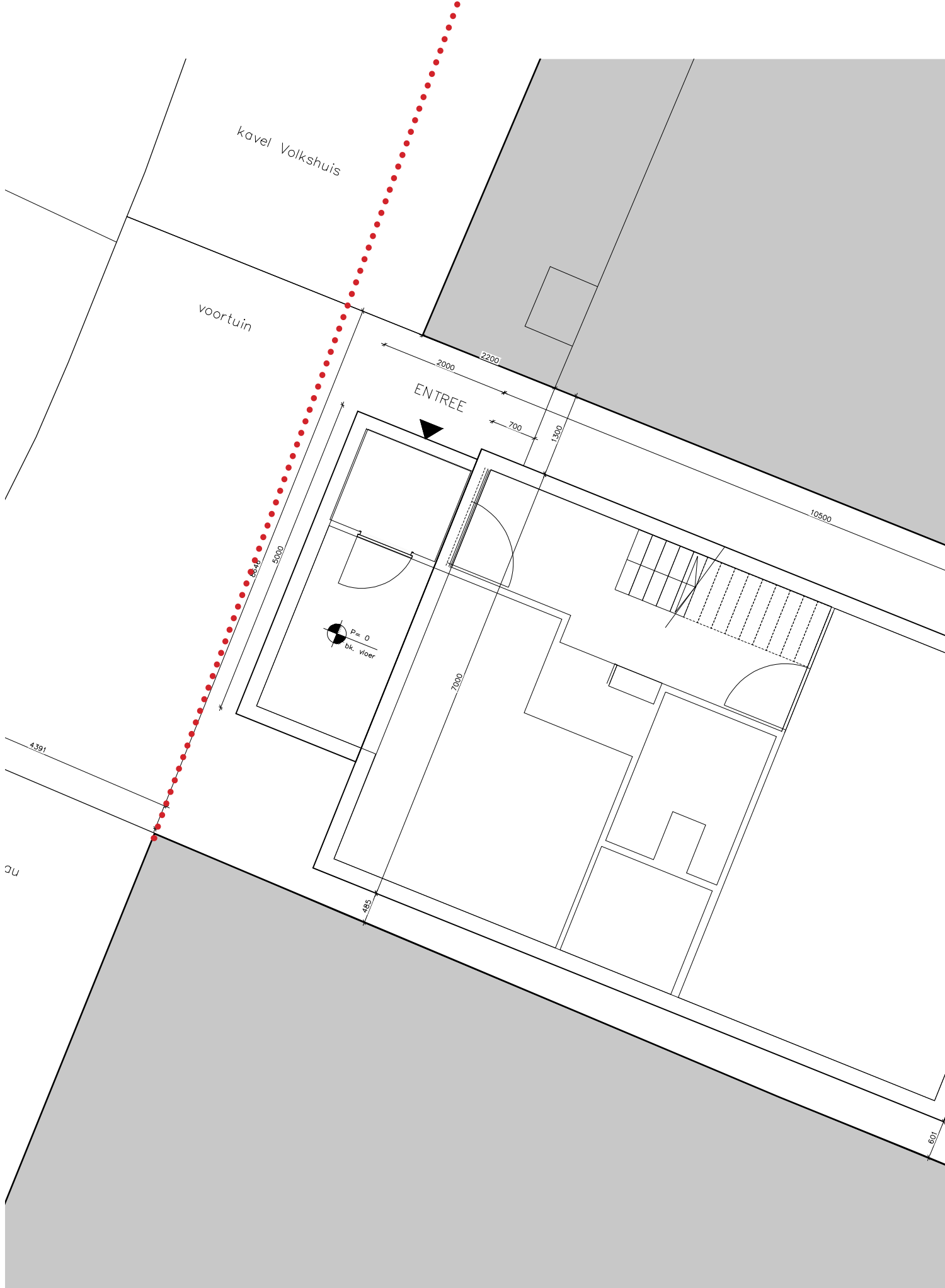
In figuur 1: huidige situatie

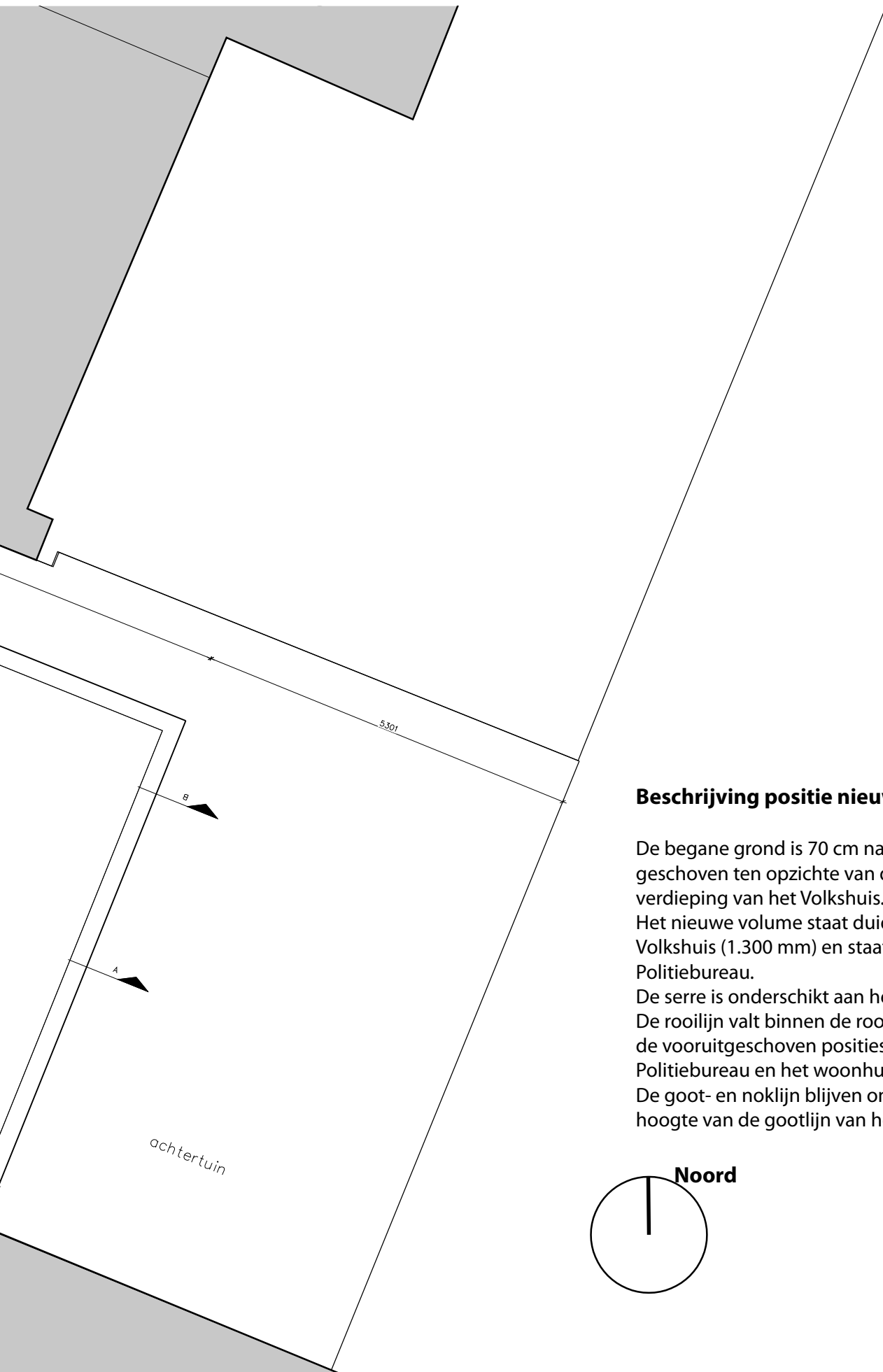
Hierin is de omvang van de huidige bebouwing in kaart gebracht.

De 1-laagse bebouwing heeft een brede dakrand en dak die vastzitten aan de beide belendingen.

In figuur 2: nieuwe situatie

Het nieuwe pand komt los te staan van het voormalig Volkshuis en er is sprake van een serre aan de voorkant. Deze serre blijft binnen de denkbeeldige rooilijn (rode stippellijn) tussen het hoekpunt van de bebouwing van het politie bureau en het woonhuis op nummer 130.





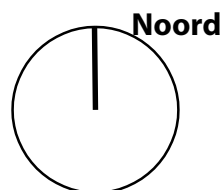
Beschrijving positie nieuwe woonhuis

De begane grond is 70 cm naar voren geschoven ten opzichte van de gevel 1e verdieping van het Volkshuis.

Het nieuwe volume staat duidelijk los van het Volkshuis (1.300 mm) en staat ook los van het Politiebureau.

De serre is onderschikt aan het hoofdvolume. De rooilijn valt binnen de rooilijn tussen de vooruitgeschoven posities van het Politiebureau en het woonhuis op no. 130.

De goot- en noklijn blijven onder de bestaande hoogte van de gootlijn van het Volkshuis.





5 Toetsing aan het vigerend deel gemeentelijk beleid

Wonen in Rotterdam (2003)

Wonen in Rotterdam, de woonvisie van de Gemeente Rotterdam, beschrijft de aanpak van de huisvesting tot 2006 en de koers naar 2017 om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. In geheel Rotterdam moet gestreefd worden naar woningdifferentiatie, zowel qua prijsklasse (van bereikbaar tot duur), als qua financieringscategorie (huur en koop) en qua type (grondgebonden tot gestapeld). De nadruk ligt op een inhaalslag in kwantiteit én kwaliteit van het woonaanbod voor mensen met midden- en hogere inkomens.

Ten behoeve van de kwantiteit streeft Rotterdam binnen de huidige collegeperiode naar een woninbouwproductie van 3000 woningen per jaar. Ten behoeve van de kwaliteit geldt dat nieuwbouw, ook bij herstructurering, moet plaatsvinden in de prijsklassen middelduur en duur. De Rotterdamse Woningkwaliteit is uitgangspunt voor alle woningbouwplannen.

Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Kralingen-Crooswijk (1999)

Op het niveau van de deelgemeente Kralingen-Crooswijk zelf is van belang de Ontwikkelingsvisie Kralingen-Crooswijk. Dit stuk geeft in grote lijnen de gewenste ruimtelijke inrichting van het grondgebied van de deelgemeente weer in de periode 1998 - 2002 met een "doorkijk" tot 2010.

Het bestemmingsplan biedt het kader voor gebruikelijke aanpassingen en vernieuwingen. Daaronder wordt ook begrepen het algeheel vervangen van een pand. Krachtens een bestemmingsplan - ook een plan voor een beschermd stadsgezicht - is deze algehele vernieuwing niet uit te sluiten. Alleen het voortbestaan van de panden die krachtens de Monumentenwet 1988 en de Monumentenverordening Rotterdam 1991 zijn beschermd is als zodanig gewaarborgd. Niet alleen de algehele vernieuwing van een individueel pand maar ook een complexgewijze vervanging is mogelijk. Het aanzien van het gebied kan ook binnen de beschermde status aanzienlijke wijzigingen ondergaan.

In functioneel opzicht wordt ervan uitgegaan dat het bestaande gebruik met mogelijk kleinere verschuivingen voortgezet zal worden. Het plangebied heeft overwegend een woonfunctie, met veel privé groen en een aantal bij een dergelijke woonwijk behorende voorzieningen als scholen en kerken. Naar verwachting zal hierin ook weinig verandering komen.

Voor wat betreft het verkeer worden geen ingrepen van betekenis verwacht.



*Figuur 1:
Globale ligging van ontwikkellocaties voor nieuwe woningen in bestemmingsplan
Beschermd Stadsgezicht Kralingen
dd. 28 september 2016*

*Figuur 2:
Uitsnede uit bovenstaande kaart met aanduiding locatie 39
Ingekleurd zijn het perceel van het politiebureau no. 134
en het naast gelegen garagekavel.*



Wonen in bestaande panden

Het wonen betreft in de eerste plaats de bestaande panden. Het aantal bewoners van een pand en de daarmee samenhangende indeling van een woning hangt af van de sociale en economische omstandigheden. In het algemeen heeft er een grote "verdunning" plaatsgevonden, waarbij het aantal bewoners per huis sterk is teruggelopen en als gevolg daarvan het ruimtegebruik per bewoner is toegenomen. Er is overigens ook een andere ontwikkeling te bespeuren waarbij enkelvoudige bewoning van panden vervangen wordt door meervoudige bewoning in afzonderlijke appartementen. Bij nieuwbouw wordt vaak gekozen voor deze woonvorm. Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit voor een bepaalde indeling van een pand. Voor aanbouwen en bijgebouwen bij bestaande woningen is een regeling opgenomen in de voorschriften. De bedoeling van deze regeling is dat eventuele bouwplannen passen bij de grootte van de tuin. Naast bebouwing zijn de groene tuinen heel belangrijk in het beeld van het beschermd stadsgezicht.

Nieuwbouwlocaties

De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht houdt niet in dat er geen ontwikkelingen meer kunnen plaatsvinden. Op enkele plekken in het plangebied zijn mogelijkheden voor nieuwbouw. Natuurlijk zal deze nieuwbouw wel zorgvuldig in de bestaande omgeving moeten worden ingepast.

Onderzoekslocaties

Tijdens de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, dat realisatie van geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is op meerdere locaties in Kralingen-Crooswijk de mogelijkheid onderzocht om woningbouw te realiseren.

Het geactualiseerde bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen biedt de planologische mogelijkheden om op 50 locaties in totaal 230 woningen te realiseren.

In figuur 1 zijn de grens van het plangebied en de globale ligging van deze ontwikkellocaties weergegeven.

Als onderzoekslocatie is het voormalig politiebureau op Holfaan 134 onderzocht, inclusief de locatie van de naastgelegen garagekavel, zie uitsnede in figuur 2.



6 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Inleiding

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen. Dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefkwaliteit bepalen naast bijvoorbeeld voorzieningen, bereikbaarheid, kwaliteit van de publieke ruimte en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen en de leefkwaliteit te verbeteren.

In het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging worden gemaakt van de wijze waarop milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen ten opzichte van elkaar moeten worden gesitueerd. De essentie en het gewicht van milieuonderwerpen is afhankelijk van het gebied, de opgave en eventuele wettelijke eisen. De gemeente Rotterdam is verplicht om bij de voorbereiding van het bestemmingsplan te onderzoeken welke (milieu)waarden bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Voor de meeste milieuthema's is er landelijk milieuwetgeving aanwezig. Een voorbeeld hiervan is de Wet geluidhinder. Daarnaast is er voor sommige milieuthema's Rotterdams beleid aanwezig. De voor dit plan relevante thema's worden hieronder verder uitgewerkt.

Milieu effectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU richtlijn m.e.r.. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

Plangebied

In het plan wordt de feitelijke situatie bestemd. De toegestane ontwikkelingen betreffen vooral flexibiliteit voor gebruiks- en bestemmingsmogelijkheden en zijn beperkt in omvang. Om te bepalen of het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, is het programma getoetst aan de Nederlandse en Europese wetgeving. In het bestemmingsplan zijn geen activiteiten opgenomen die voorkomen op de C/D-lijst. De ontwikkelingen liggen niet in of nabij een gevoelig gebied, zoals de ecologische hoofdstructuur of een Natura 2000 gebied. Bovendien hebben de ontwikkelingen vanwege de beperkte omvang geen grote negatieve effecten op het milieu. Dit blijkt uit de milieuonderzoeken waarvan de resultaten beschreven zijn in hoofdstuk 6 van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande is bestemmingsplan niet m.e.r.-beoordelingsplichtig en daarmee ook niet m.e.r.-plichtig.



7 Milieuaspecten

7.1 Bedrijven en milieuzonering (hinderaspecten)

Het plangebied van dit bestemmingsplan is volgens de Rotterdamse systematiek aangeduid als “rustige woonwijk”.

Dit houdt in dat binnen het plangebied activiteiten in de milieucategorieën 1 en 2 zijn toegestaan. De aanwezige bedrijfsmatige activiteiten zijn door middel van een milieuvergunning of op grond van een melding vergund. De aanwezige bedrijfsmatige activiteiten behoren hoofdzakelijk tot de milieucategorieën 1 en 2. De milieucategorieën 3.1 en 3.2 zijn van toepassing op de tramremise Kralingen aan de Oostzeedijk (net buiten het plangebied Kralingen Crooswijk gelegen, op ongeveer 350 meter) en het sportcomplex van Excelsior (op ongeveer 600 meter afstand). Het voetbalstadion van Excelsior is ingedeeld in milieucategorie 4.2. De landgoederenzone met Trompenburg Tuinen & Arboretum vormt een buffer naar het sportcomplex / stadion van Excelsior.

Conclusie

De overige activiteiten in of nabij het plangebied zijn niet belemmerend voor de nieuwe ontwikkelingen binnen het geactualiseerde bestemmingsplan (zoals de onderzochte woonlocaties).



7.2 Geluid

Geluid kan afkomstig zijn van verschillende bronnen, zoals wegverkeer, railverkeer, industrie, vliegverkeer, scheepvaart, bouwactiviteiten, burengerucht en recreatie. Een bepaalde geluids sterkte kan leiden tot geluidhinder. De Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet stellen in het belang van de bescherming van het milieu en van de volksgezondheid regels om de geluidhinder te voorkomen of te beperken.

A. Verkeerslawaai

Op grond van artikel 77 Wet geluidhinder moet voor alle “nieuwe” situaties in het bestemmingsplan “Beschermd Stadsgezicht Kralingen”, gelegen binnen een zone langs een weg, een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

In **Bijlage 1** in het volledige onderzoek opgenomen.

Binnen het plangebied is veel gemengde bebouwing aanwezig. De plinten zijn ingevuld met winkels, dienstverlening of andere bedrijvigheid en op de verdiepingen wordt gewoond. Het nieuwe bestemmingsplan biedt net als het oude bestemmingsplan de mogelijkheid om de bestaande niet-woonfuncties in de plinten te transformeren tot woningen. Daarnaast is er een aantal gebouwen binnen het plangebied met een maatschappelijke functie waarvan de bestemming verruimd is met de functie ‘wonen’. Hierdoor kunnen deze gebouwen als ze leeg komen te staan getransformeerd worden tot woningen. Eventueel kan ook sloop en nieuwbouw van woningen plaatsvinden, voor zover dit in de opgenomen bestemmingslegging past.

Nieuwe woningen die door middel van een nieuw bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt moeten, conform de bepalingen van de Wgh, akoestisch worden onderzocht, aan de normen van deze wet worden getoetst en daaraan voldoen.

Als in een zone langs een weg nieuwe situaties mogelijk worden gemaakt, dan moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Als onderdeel van deze procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor deze locatie. Dit onderzoek is toegevoegd; **zie Bijlage 1**.

Voorkeursgrenswaarde

Bij nieuwe situaties is de voorkeursgrenswaarde aan de gevel 48 dB. Het college van Burgemeester en Wethouders hebben volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder de bevoegdheid om een hogere waarde vast te stellen, tot maximaal 63 dB voor binnenstedelijke wegen. De onderbouwing van dit voornemen, het ontwerpbesluit, wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Om na te gaan in hoeverre aan de normen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan zijn geluidsberekeningen uitgevoerd. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek naar wegverkeer zijn aangegeven in onderstaande tabel.

Een groot deel van het plangebied ligt binnen de 350m- en 200m-zones van wegen, zoals deze op grond van de Wgh gelden voor 50-km wegen: Wanneer het bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen, binnen deze zones mogelijk maakt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Buiten deze zones moeten vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening bij nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ook 30 km/uur-wegen akoestisch worden beschouwd.

Voor een aantal transformatielocaties geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) naar verwachting niet wordt gehaald. Onderzocht is of de geluidbelasting op de gevels kan worden teruggedrongen door bronmaatregelen (verkeerssnelheid en -stromen, wegdek), waarmee de akoestische kwaliteit van het gebied kan worden verbeterd en/of voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is alleen toegestaan, als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, zie het ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Rotterdam.

Op de onderzochte locatie Hoflaan 132-d (garage kavel naast 132-c) wordt de voorkeurswaarde (48 dB) overschreden vanwege één of meerdere stedelijke wegen. De maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege een stedelijke weg voor woningen (63 dB) wordt echter niet overschreden.

Naar aanleiding van de uitkomst van het akoestisch onderzoek verkeerslawaai is een nader onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels en de te nemen maatregelen. Dit onderzoek is toegevoegd als **Bijlage 7**.

Op grond van de uitkomsten van de onderzoeken zal een verzoek hogere waarden worden ingediend.

B. Railverkeer

Het plan ligt niet in de zone van een spoorweg, zodat voor dit aspect geen toetsing aan het Besluit geluidhinder spoorwegen en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

C. Industrierterreinen

Het plan ligt niet in de zone rond een industrierrein, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wet geluidhinder en de daarbij behorende besluiten nodig is.

D. Luchtvaartverkeer

Het plan ligt niet binnen de huidige en/of toekomstige 35 KE-zone van de luchthaven Rotterdam, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Luchtvaartwet en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

Conclusie

De hoogst berekende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai overschrijdt op enkele punten de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt wel voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Er dient een verzoek om hogere waarde te worden ingediend.

De geluidwering van de gevels van de woning is bepaald. Op grond van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat de geluidwering van de gevels voldoet aan de eisen volgens het Bouwbesluit, indien de voorzieningen zoals in paragraaf 3.5 van het rapport Geluidswering Gevels omschreven, worden uitgevoerd.



7.3 Bodem

Als richtlijn voor nieuwe situaties als gevolg van ontwikkeling van nieuwe of herontwikkeling van bestaande locaties, geldt dat vooraf bodemonderzoek moet worden verricht. Wanneer bodemverontreiniging wordt geconstateerd, zal er conform de hoofdlijnen uit de "Derde Nota Gezamenlijk Bodemsaneringbeleid" (Bobel 3) worden gehandeld en gesaneerd. Tevens dient er gehandeld te worden overeenkomstig de eisen van de Wet bodembescherming en de Verordening Bodembescherming Rotterdam.

Uit het verkennend Bodem onderzoek (**zie Bijlage 2**) blijkt dat ook op deze locatie, zoals in grote delen van Kralingen, een vervuiling aanwezig is.

Hier is sprake van een diffuse bodemverontreiniging die mogelijk ontstaan is door de witlood- en gasfabriek die in de wijk gestaan hebben en reeds lang geleden zijn afgebroken. De onstane loodvervuiling is veelal een gevolg van het bijmengen van de grond met vervuild puin.

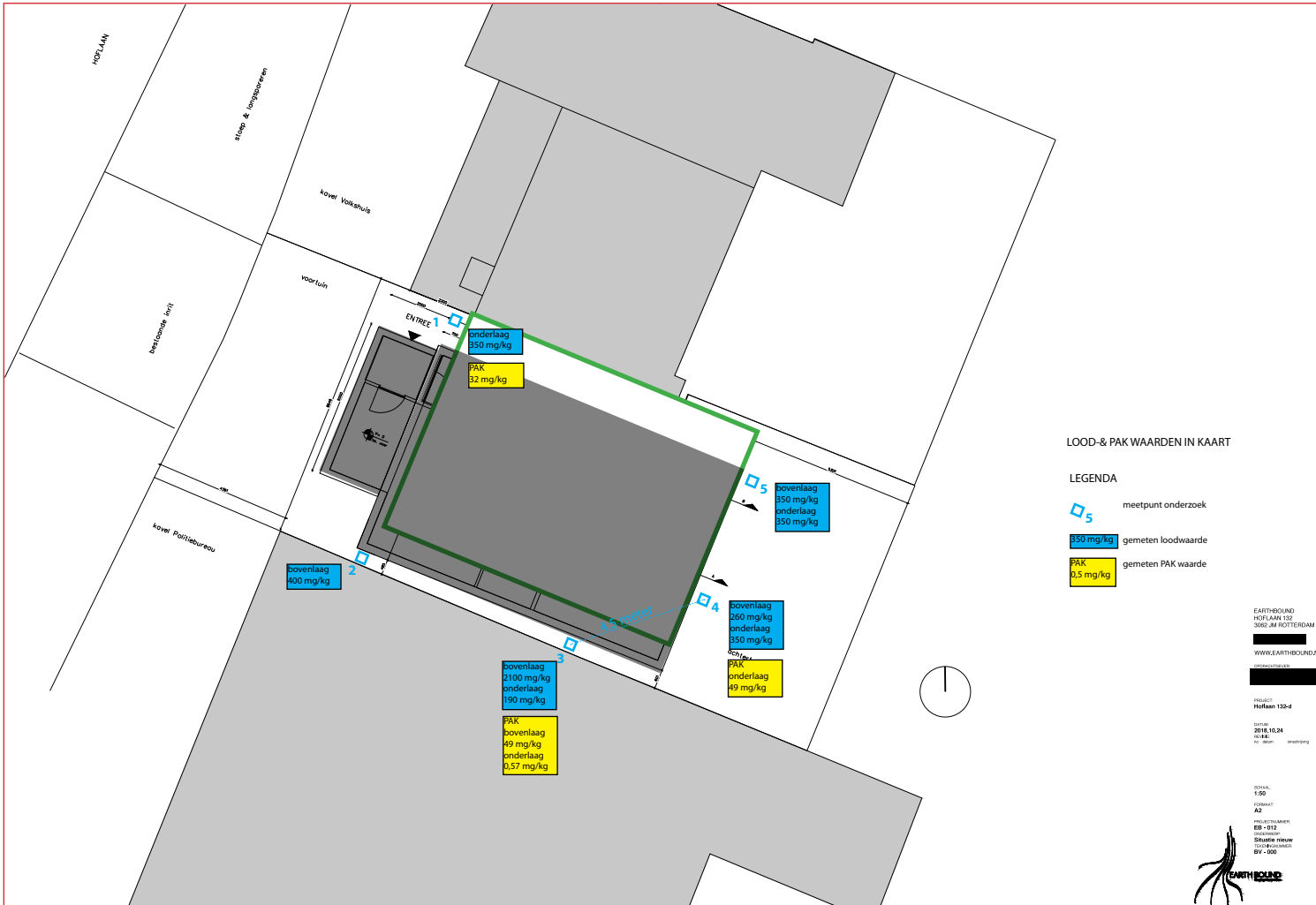
Uit het rapport "Advies voor een gemeenschappelijk beleidskader" van RIVM Rapport 2015-0204 met betrekking tot Diffuse loodverontreiniging in de bodem komt onderstaand citaat:

"Een diffuse bodemverontreiniging heeft vrijwel nooit een direct te lokaliseren bron. De verontreiniging is vaak verspreid over een groot oppervlak. Binnen dit oppervlak kunnen hogere en lagere loodgehalten voorkomen en zullen duidelijke concentratiecontouren ontbreken (heterogeen verontreinigd). De loodconcentratie in de contactlaag is maatgevend voor de blootstelling en risico. Bodemlood dieper dan 1 meter beneden maaiveld levert bij normaal gebruik geen risico op."

Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek heeft overleg met de DCMR plaatsgevonden. De resultaten en interpretatie van het gesprek is in een kaart opgenomen op de volgende pagina. Hierin zijn de punten van de boringen aangegeven en is de loodvervuiling omgerekend naar mg/kg per locatie.

Voor de punten 1, 2, 4 en 5 blijkt dat de loodvervuiling onder de interventie waarde van 530 mg/kg blijft en tevens onder de door de gemeente Rotterdam gehanteerde waarde blijft van 370 mg/kg. Voor de boring met nummer 3 blijkt dat het loodgehalte in de bovenlaag de interventiewaarde ruimschoots overstijgt.

Afbeelding Vervuiling op locatie in kaart gebracht



Dit betekent dat ter plaatse van de boring 3 een saneringsaanpak noodzakelijk is.

Sanering kan geschieden op verschillende manieren:

- afdekken met een aaneengesloten verharding
- afgraven en aanbrengen van een leeflaag van 1 meter.

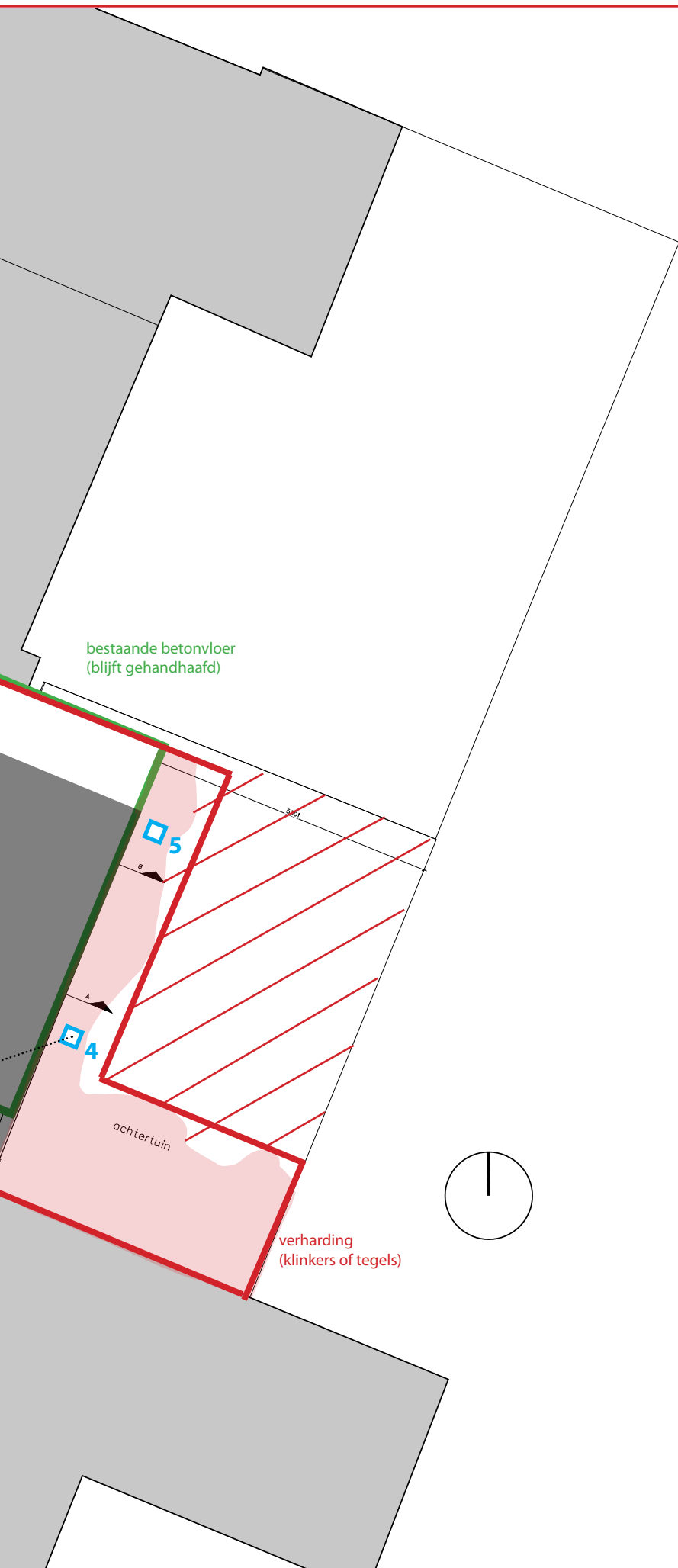
Naar aanleiding hiervan is een saneringsplan opgesteld en als BUS melding ingediend bij de DCMR. Een kopie van de goedkeuring op de BUS melding is beschikbaar..

In de aanpak van het plan wordt voorzien in het handhaven van de bestaande fundering en het aanbrengen van een nieuwe fundering, die de bestaande poort (ter plaatse van boring 2 en 3) al gedeeltelijk afdekt. Het resterende grondoppervlak inclusief een gedeelte van de achtertuin zal worden afgedekt met tegels of klinkers volgens bijgevoegd saneringsplan.

Conclusie

Door bijgevoegd voorstel wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet Bodem Bescherming.





bestaande betonvloer
(blijft gehandhaafd)

achtertuin

verharding
(klinkers of tegels)

CONCLUSIE ONDERZOEK

Uit het onderzoek blijkt dat de loodwaarden bij meetpunt 3 de interventiewaarden overschrijden.

Ter plaatse van de andere meetpunten is deze onder de interventiewaarde. De loodvervuiling is op een afstand van 4,5 meter (richting meetpunt 4 al afgenomen naar 250/350 mg/kg).


SANERINGSVOORSTEL

Een deel van het gebied langs de bestaande fundering wordt middels de nieuwe fundering afgedekt met de nieuwe betonvloer. De resterende strook tussen de nieuwbouw en het voormalig politie bureau zal ook worden afgedekt met een aaneengesloten verharding. Verder wordt voorgesteld om de roze ingekleurde gebieden ook te voorzien van een verharding middels tegels of klinkers.

Aanvullend wordt in de achter tuin het resterende gebied opgehoogd met een leeflaag van ongeveer 100 cm dik tot de hoogte van de nieuwe betonvloer. De vrijkomende grond wordt gebruikt om te herschikken onder de nieuwe eenaangesloten bestrating.

LEGENDA

 bestaande betonvloer

 nieuwe betonvloer

 verharding nieuw

 meetpunt onderzoek

 sanerings gebied

 leeflaag; ca. 40cm

 bestaande verharding in voortuin

EARTHBOUND
HOFLAAN 132
3062 JM ROTTERDAM

WWW.EARTHBOUND.NL

OPDRACHTGEVER:

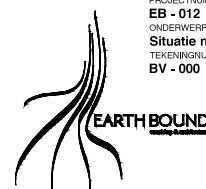
PROJECT:
Hoflaan 132-d

DATUM:
2018.10.24
REVISIE:
no datum omschrijving

SCHAAL:
1:50

FORMAAT:
A2

PROJECTNUMMER:
EB - 012
ONDERWERP:
Situatie nieuw
TEKENINGNUMMER:
BV - 000



7.4 Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit [1] maakt nieuwbouw en een beperkte omvang van een ruimtelijk programma mogelijk zonder onderzoek en zonder toetsing aan grenswaarden (luchtkwaliteitseisen). Dit geldt voor de zogenaamde niet in betekenende mate (NIBM) projecten [2]. Thans is de 3% regeling van kracht. Dit houdt in dat er sprake is van een NIBM project als de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ten gevolge van het plan met maximaal 1,2 µg/m³ toenemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. NIBM projecten voldoen aan de Wet luchtkwaliteit en kunnen worden gerealiseerd zonder toets aan de grenswaarden uit de Wet Luchtkwaliteit.

Aan de hand van de anti-cumulatieregeling wordt beoordeeld of het project afzonderlijk kan worden bekeken of dat ook andere ontwikkelingen binnen een straal van 1.000 m dienen te worden meegenomen bij de bepaling of het project NIBM is. Hierbij is het van belang om te bepalen of de ontwikkellocaties gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg. Bij deze analyse wordt een ontsluitingsweg gedefinieerd als een weg waar minimaal 50 procent van het verkeer vanuit de nieuwe ontwikkeling overheen gaat. Indien plannen gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg dienen ze te worden gecumuleerd.

In de Regeling NIBM [3] zijn categorieën van gevallen aangewezen die worden aangemerkt als NIBM projecten. Voor pure woningbouw betekent dit dat bij een eenzijdige verkeersontsluiting niet meer dan 1.500 nieuwe woningen mogen worden gebouwd onder het NIBM regime en bij een tweezijdige ontsluiting 3.000 woningen (bijlage 3B, voorschrift 3B2 van [3]). Voor alleen kantoren geldt een 3% criterium van maximaal 100.000 m² BVO (bruto vloeroppervlakte) bij een eenzijdige verkeersontsluiting en maximaal 200.000 m² BVO bij een tweezijdige ontsluiting. Voor plannen die niet bestaan uit louter kantoren en/of woningen, de zgn. gemengde programma's met bijv. winkels en bedrijven, biedt de wet (art. 5.16 Wm, eerste lid, onder c) de mogelijkheid om het aannemelijk te maken dat die plannen in niet-beteknende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Op 16 januari 2009 is het Besluit Gevoelige Bestemmingen in werking getreden [5]. Met deze AmvB kan de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen worden beperkt. Nieuwe gevoelige bestemmingen moeten op meer dan 300 meter van een snelweg en op meer dan 50 meter van een provinciale weg gebouwd worden indien binnen deze afstanden grenswaarden worden overschreden. In dit besluit zijn woningen niet als gevoelige bestemming gekwalificeerd. Dit besluit is niet van toepassing op dit nieuwe bestemmingsplan omdat nieuwe gevoelige bestemmingen, zoals benoemd in dit Besluit, niet mogelijk worden gemaakt.

Het Rotterdams beleid schrijft voor dat er binnen de contouren van de grenswaarden geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd.

Grenswaarden en actuele waarden luchtkwaliteit

De in de Wet luchtkwaliteit genoemde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) geldt vanaf 01-01-2015 en is 40 µg/m³ [1]. De grenswaarde voor fijnstof (PM₁₀) is 40 µg/m³ en geldt sinds 01-07-2011.

Het aantal dagen waarop de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ voor PM₁₀ mag worden overschreden is 35. Deze daggemiddelde grenswaarde wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van 32,4 µg/m³ en hoger.

Volgens de NSL Monitoringstool-2014 [4] wordt in het plangebied vanaf 2015 aan de grenswaarde voor NO₂ in het plangebied voldaan. Ook wordt in 2011 en later aan de grenswaarden (daggemiddelde en jaargemiddelde) voor fijnstof voldaan.

De concentraties van de overige stoffen die ingevolge de Wet luchtkwaliteit moeten worden getoetst zijn zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood en de uurgemiddelde grenswaarde van stikstofdioxide (NO₂). De waarden van deze stoffen liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden en worden daarom buiten beschouwing gelaten.

Toetsing

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend, dat betekent dat er maar een beperkt aantal herontwikkelingen (transformaties naar woningen) zullen plaatsvinden en een enkele nieuwe ontwikkeling.

Als gevolg hiervan neemt in de best-case situatie het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied af wat gunstig is voor de luchtkwaliteit, het plan voldoet daardoor in die situatie aan de Wet luchtkwaliteit.

Als gevolg hiervan neemt in de worst-case situatie het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied toe overeenkomend met het wegverkeer dat hoort bij 1 woning, het plan voldoet daardoor in die situatie aan het Besluit NIBM en de Regeling NIBM en dus ook aan de Wet luchtkwaliteit.

Nieuwe woningen komen niet binnen de contouren van de grenswaarden en voldoen daarmee aan het Rotterdams beleid (bron: monitoringstool-2016 van NSL).

De Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang is op dit nieuwe bestemmingsplan niet van toepassing omdat nieuwe scholen (basisscholen en voortgezet onderwijs) en/of nieuwe locaties voor kinderopvang niet mogelijk worden gemaakt.

Conclusie

In deze analyse is aangetoond dat het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen geen danwel een geringe (NIBM) verslechtering geeft voor de luchtkwaliteit. Dit plan voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit. Het plan voldoet tevens aan het Rotterdamse beleid. Dat betekent dat dit bouwplan, wat slechts een fractie is van het totale aantal woningbouwlocaties dat is onderzocht, verwaarloosbaar is in het totaal.

7.5 Externe Veiligheid (Bevi-bedrijven, transport over de weg, water en spoor)

Externe veiligheid gaat over risico's voor de omgeving als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals productie, op- en overslag en transport. Rotterdam, havenstad met veel industriële activiteiten, speelt externe veiligheid een grote rol. In de regio vindt veel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Rotterdammers lopen daardoor gemiddeld een groter risico op incidenten. Verantwoord hiermee omgaan is een belangrijke opgave voor Rotterdam. Het reduceren en beheersen van deze risico's is het terrein van externe veiligheid.

Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs) beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de oevers van de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas heeft de provincie heeft in artikel 11 van haar Verordening Ruimte een veiligheidszone vastgesteld, waarin geen bebouwing is toegestaan. De zone is 40 meter bij zeeschepen en 25 meter voor binnenvaartschepen. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In de wetgeving zijn grenswaarden vastgelegd voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR). Deze hebben als doel zowel individuen als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR is de kans dat iemand overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen in zijn omgeving. Dit risico zegt iets over de kans op een ongeval met dodelijke slachtoffers. Het GR is de kans dat meerdere personen tegelijk dodelijk slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Daarbij wordt bijvoorbeeld gerekend met tien, honderd of duizend slachtoffers tegelijk. Dit risico zegt iets over de omvang van een ongeval en de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kent geen wettelijke normen of grenswaarden, maar een oriënterende waarde en een verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag.

Rotterdams beleid

De wetgever biedt gemeenten beleidsvrijheid om groepsrisicobeleid te formuleren dat recht doet aan lokale omstandigheden. In Rotterdam is dit vastgelegd in het Beleidskader Groepsrisico. Daarin streeft Rotterdam voor stad en haven naar een situatie waarbij het groepsrisico voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreiding van risicovolle activiteiten zo laag mogelijk is. Bij voorkeur een situatie die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Deze ambitie krijgt vorm door, ongeacht de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, te streven om het GR niet toe te laten nemen, waarbij een afname de voorkeur geniet. Indien dit niet realistisch is wordt door middel van maatwerk gestreefd naar een zo laag mogelijk GR. Bij een toename van het groepsrisico als gevolg van een plan, of een overschrijding van de oriënterende waarde is advies nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

Voor het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen is voor de externe veiligheid en het groepsrisico specifiek onderzoek gedaan [Rotterdam i-Bureau, Onderzoek Externe Veiligheid en verantwoording groepsrisico, 9 augustus 2016, projectcode 2016-0011].

Risicobronnen voor het plangebied

De risicobron waarmee rekening moet worden gehouden is het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas. Tot een afstand van 800 meter van de rivier adviseert de VRR over maatregelen met betrekking tot zelfredzaamheid bij scenario's voor een incident met een binnenvaartschip.

Net buiten het plangebied bevindt zich een tankstation met verkoop van LPG, aan de Maasboulevard 10. De zones van het LPG-tankstation hebben geen consequentie voor de locatie aan de Hoflaan.

Het externe veiligheidsonderzoek beperkt zich derhalve tot het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas. De afstand van de locatie aan de Hoflaan tot de oever van de Nieuwe Maas bedraagt ten minste 400 meter.

De volledige paragraaf uit het bestemmingsplan is opgenomen als Bijlage 8.

Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van de maatgevende kilometer vaarweglengte minder dan 1% (<0,01 maal) van de oriëntatiewaarde bedraagt. De ontwikkelingen van dit plan, namelijk een enkele woning heeft geen invloed op het groepsrisico. Dit komt omdat de verandering in de populatie in de risicoberekening verwaarloosbaar is ten opzichte van de bestaande populatie.

Oeverbeleid

Indien ontwikkelingen (nieuwe bebouwing) mogelijk gemaakt worden binnen 40 meter van de oever van de Nieuwe Maas dient rekening te worden gehouden met artikel 2.1.10 van de provinciale Verordening Ruimte (zie Hoofdstuk 3). **Het plangebied ligt echter op meer dan 400 meter van de oever van de Nieuwe Maas**, daarmee is dit oeverbeleid van de provincie Zuid-Holland niet van toepassing voor deze ontwikkeling.

Conclusie

Het plaatsgebonden risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas is niet beperkend voor dit plan. Het groepsrisico is kleiner dan 30% van de oriëntatiewaarde, de ontwikkeling van dit plan op de Hoflaan hebben geen invloed op het groepsrisico. De ligging van het plangebied is >400 meter vanaf de Maasoever.

Advies

Het groepsrisico van deze risicobron dient verantwoord te worden volgens het groepsrisicobeleid van de gemeente Rotterdam. Het oeverbeleid van de provincie Zuid-Holland (artikel 2.1.10 van de provinciale Verordening Ruimte) is niet van toepassing voor dit bestemmingsplan en daarmee ook niet voor dit plan.

Verantwoording groepsrisico. Omdat het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas kleiner is dan 30% van de oriëntatiewaarde, is daarmee een categorie 'lichte' verantwoording aan de orde. De zelfredzaamheid van de aanwezigen in het gebied is, gelet op de verblijfsfuncties en de verkeersinfrastructuur, groot. Dit aspect wordt benoemd in het bestemmingplan. Het groepsrisico geeft geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in dit bestemmingplan. Hiermee is het groepsrisico volgens het bestuur van Rotterdam verantwoord.

Advies VRR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

De VRR adviseert voor de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zorg te dragen 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".

7.6 Flora & Fauna

De Europese Unie heeft richtlijnen opgesteld om de biodiversiteit te behouden. Nederland heeft hieraan uitwerking gegeven in de Natuurbeschermingswet, die vooral gericht is op het beschermen van gebieden en de Flora- en faunawet die vooral gericht is op de bescherming van soorten.

De Natuurbeschermingswet beschermt specifieke gebieden (Natura 2000) op basis van Europese richtlijnen: Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Wetlands en Beschermd Natuurmonumenten. Voor deze juridisch beschermde gebieden gelden per gebied specifieke instandhoudingsdoelen voor de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Daarnaast kan hier ook het beschermen van soorten op basis van de Flora- en faunawet van toepassing zijn.

Plangebied

Voor het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen is door de Gemeente Rotterdam een Aanvaardbaarheidstoets Flora- en Faunawet uitgevoerd (zie **Bijlage 3**).

Het bestemmingsplangebied is in het recente verleden (< 5 jaar) niet gericht onderzocht in het kader van de Flora- en faunawet.

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend en bevat slechts beperkt nieuwe ontwikkelingen. Vanwege de grote afstand tot het dichtstbij gelegen Natura 2000 gebied en de beperkte ontwikkelingen is de Natuurbeschermingswet niet van toepassing. Op dit moment (maart 2016) is alleen de Flora- en faunawet relevant voor dit bestemmingsplan.

Het dichtstbijgelegen onderdeel van Natuurnetwerk Nederland ligt op ca. 260 meter van het bestemmingsplangebied. Het bestemmingsplangebied is daar goed mee verbonden via de, in de natuurkaart genoemde, binnenstedelijke ecologische verbinding Groene Corridor. Daarnaast is het plangebied ook via de Kralingse Plas en het Kralingse Bos ook goed op het Groene hart aangesloten. Vanuit de Natuurdatabase van de Gemeente Rotterdam is een aantal waarnemingen binnen het plangebied bekend. Het betreft de strikt beschermde soorten: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis, Huismus, Sperwer. Ook de strikt beschermde vissoorten Kleine modderkruiper en Bittervoorn zijn te verwachten.

De beperkte hoeveelheid waarnemingen wil niet zeggen dat in het plangebied niet meer plekken geschikt zijn voor strikt beschermde soorten. Vanwege het ontbreken van gebiedsdekkend onderzoek zijn deze vaak niet opgemerkt.

Het plangebied herbergt door de gunstige verhouding van bebouwing, groen en water en door de, ecologisch gezien, grote landschappelijke continuïteit een naar verwachting grote biodiversiteit. De goede ecologische ontsluiting en de aanwezigheid van veel deels zeer oude landschappelijke relictten versterken de grote soortenrijkdom nog verder. Dit wordt bevestigd in de Rotterdamse Natuurkaart (vastgesteld door college van B & W per 18 maart 2014).

Voor de tot villawijken en parken omgevormde voormalige landgoederen hebben een voor hoge biodiversiteit gunstige landschappelijke variatie.

Het bestemmingsplangebied is goed aangesloten op Natuurnetwerk Nederland. Effecten op de ecologische verbindingen zijn als gevolg van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen niet te verwachten.

Bij ruimtelijke ingrepen die plaats vinden binnen bestaande bestemmingen (zoals het slopen van gebouwen, ingrijpende renovatie, herinrichting, werkzaamheden in of aan waterlopen of de oevers daarvan of rooiwerkzaamheden) is voorafgaand aan de werkzaamheden een onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet verplicht.

Zorgplicht conform artikel 2 van de Flora- en faunawet is altijd van toepassing. Bij werkzaamheden aan watergangen en waterelementen waar men vis verwacht, dient gewerkt te worden conform de gedragscode van de Unie van Waterschappen.

Bij de mogelijk gemaakte ontwikkelingen, voornamelijk bestemmingsveranderingen binnen bestaande gebouwen, is de verwachting dat bij het toepassen van de juiste mitigatie een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet verkregen kan worden.

Stand huidige situatie

In de huidige situatie is de voortuin volledig bedekt met een halfverharding, hierin is geen sprake van enige flora (behoudens de berkenboom, welke zal worden gehandhaafd).

De achtertuin ligt braak nadat de betontegels van het voormalige schoolplein zijn verwijderd en wordt op die manier onderhouden. Ook hier is geen sprake van aanwezige flora van enige betekenis.

Op verzoek van de gemeente is een Quicksan Flora & Fauna onderzoek gedaan op locatie. Dit onderzoek is toegevoegd als Bijlage 3.

Afbeeldingen Voortuin en achtertuin in beeld, actuele stand van zaken



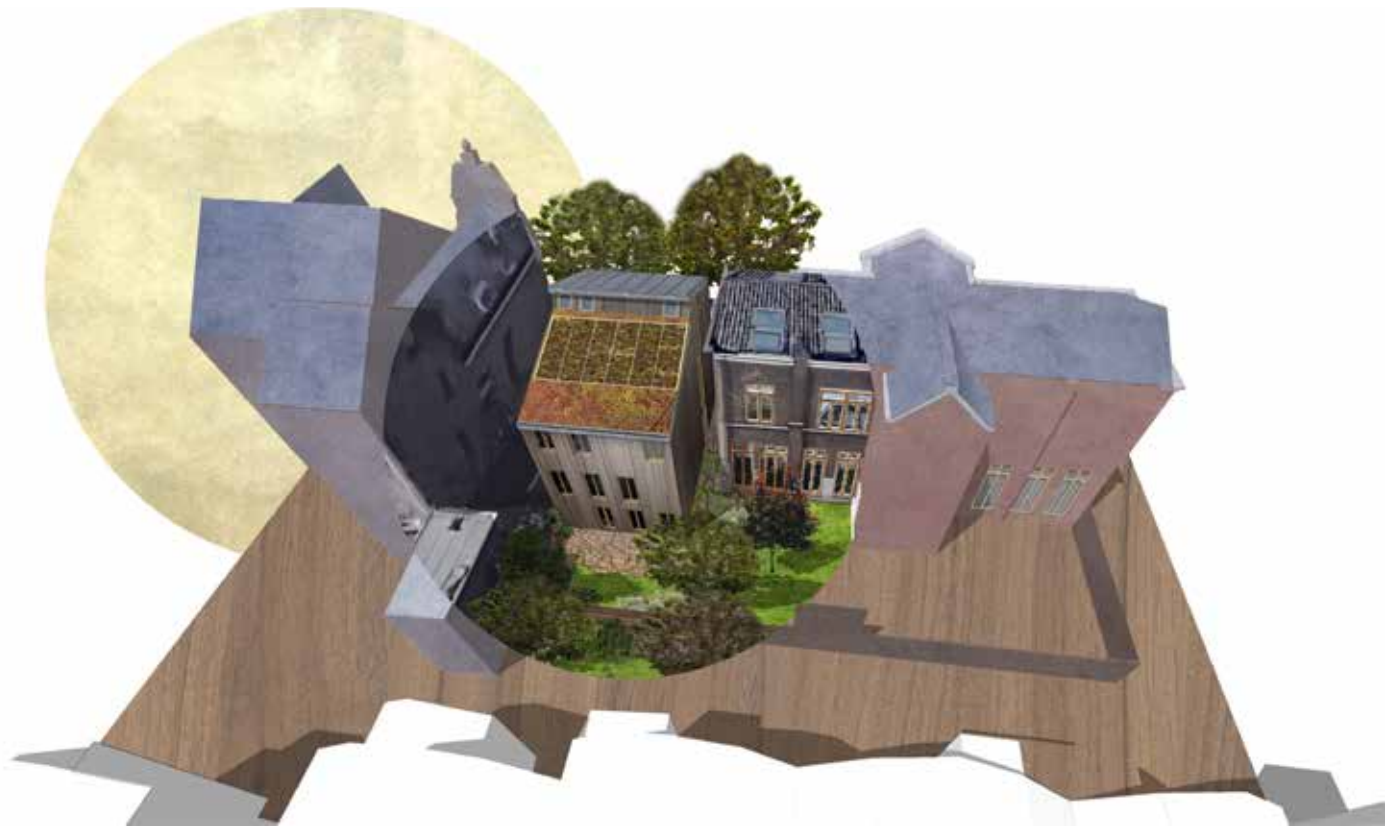
Voortuin

*Antraciet grind in plastic matten
Berkenboom (links boven)
Maaskeien
Planten in pot*



Achtertuin

*Ligt braak
Nog 1 rij stoeptegels
Beplanting klimop tegen schutting
Laurierstruik (verdroogd)
erfgrens is in geel aangegeven*



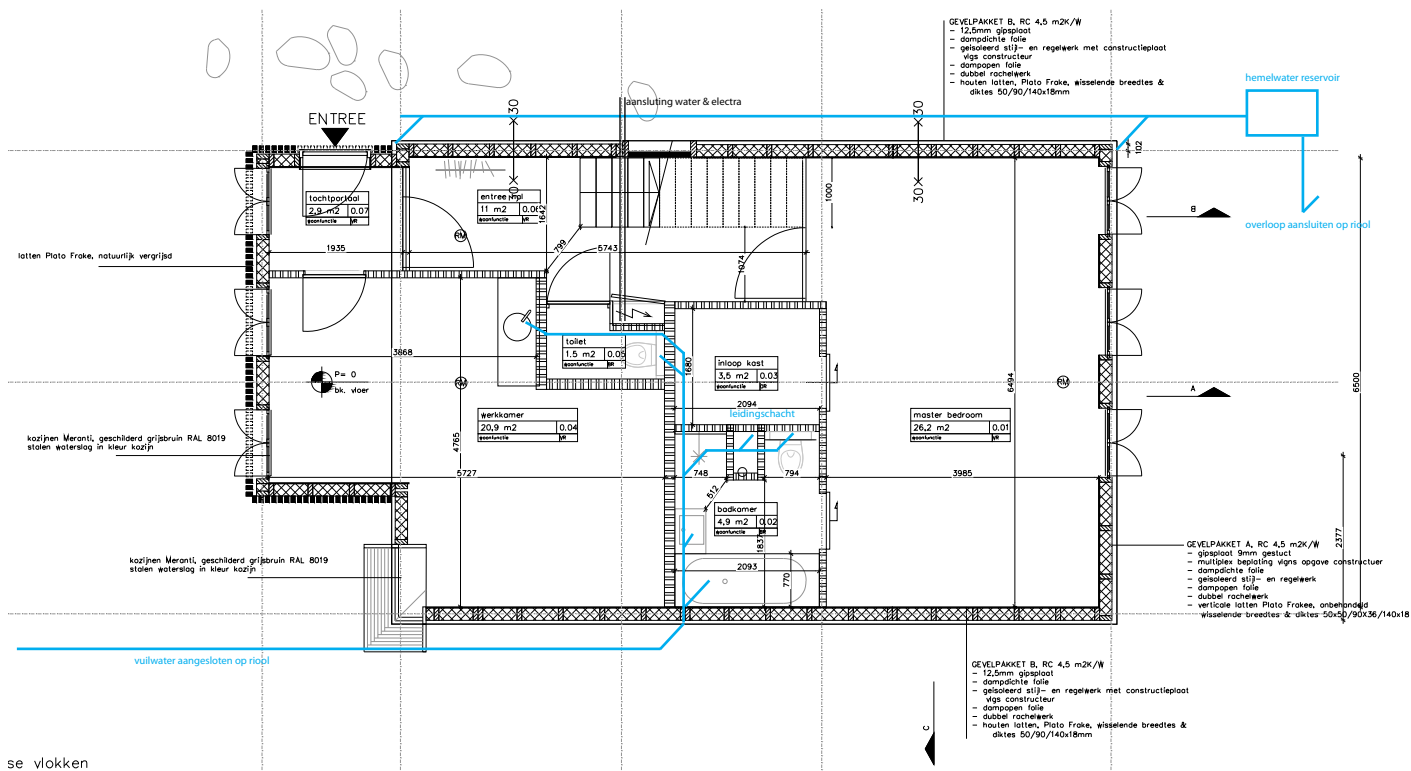
Conclusie en aanbevelingen

In het plangebied zijn geen door de Wet natuurbescherming beschermde functies aanwezig. Het uitvoeren van de voorgenomen ingreep leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming;

De werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd conform projectplanning;*

Wel moet er rekening gehouden worden met de aanwezigheid van nesten van algemene broedvogels in de bosschages rond het plangebied. Actieve nesten van vogels zijn altijd beschermd door de Wet natuurbescherming. De bouw- en sloopwerkzaamheden mogen niet worden uitgevoerd tijdens het broedseizoen, tenzij het zeker is dat er binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden (+/- 15 meter rond het plangebied) geen actieve nesten van vogels aanwezig zijn.

Riolering: afval- en hemelwater



se vlokken



8 Water

Oppervlaktewater

De ontwikkelingen in het gebied bestaan voornamelijk uit het mogelijk maken van andere functies in bestaande bebouwing. Dit heeft geen invloed op het oppervlaktewater.

De garage een grootte van ongeveer 80 m² en is in de huidige situatie ook al deels verhard. Gezien de beperkte toename van verharding wordt ook hiervan geen invloed verwacht op het oppervlaktewater.

Grondwater

Er vindt geen grootschalige toename van de verharding plaats en er zijn geen nieuwe ondergrondse objecten voorzien. Er worden geen effecten op de grondwaterstand verwacht.

Riolering: afval- en hemelwater

Afvalwater

Het merendeel van de ontwikkelingen betreft transformaties van bestaande functies naar woonbestemmingen. Dit betreft reeds bestaande panden. De hoeveelheid rioolwater verandert hierdoor niet significant. De bouw van de nieuwe woning op de kavel zal maar een heel beperkte toename tot gevolg hebben.

Hemelwater

Voor de nieuwe bouwplannen is het scheiden van schoon en vuil water verplicht, de gemeente Rotterdam heeft daarbij een voorkeur voor het verwerken van hemelwater op het eigen terrein. Dit leidt tot vermindering van vuilwateroverstorten, wat de waterkwaliteit ten goede komt, en zorgt ervoor dat er minder water wordt afgevoerd naar de AWZI. Voor de ontwikkelingen in het plangebied kan dat bijvoorbeeld door te kiezen voor het laten afstromen van regenwater naar oppervlaktewater in de directe omgeving of door het infiltreren van het water in de bodem. Voor de materiaalkeuze van de bebouwing gelden randvoorwaarden, aangezien verontreiniging van afstromend hemelwater voorkomen moet worden. Uitloogbare materialen vormen een belasting voor de waterkwaliteit, deze zijn niet onvoorwaardelijk toepasbaar. Verder stimuleert de gemeente toepassing van groene daken. Groene daken houden hemelwater tijdelijk vast en verminderen en vertragen de afvoer ervan. Groene daken worden echter niet meegeteld als compensatie voor de verharding.

Voor het plan is een rioleringsvoorstel gemaakt waarin wordt voorgesteld om afval- en hemelwater gescheiden te verwerken. Voor het hemelwater wordt in samenspraak met de burens een ondergronds reservoir opgenomen voor hergebruik van het regenwater voor het besproeien van de tuin. Verder neemt de hoeveelheid verharding af en zal er groen worden aangelegd.

Waterkwaliteit

De ontwikkeling heeft geen invloed op de waterkwaliteit.

Waterkeringen en waterveiligheid

Waterkeringen

De kern- en beschermingszone van de waterkeringen zijn op de plankaart opgenomen met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Invloed op de waterkering wordt niet verwacht aangezien de ontwikkelingen in de nabijheid van de waterkeringen alleen nieuwe bestemmingen betreffen in al bestaande panden.

Waterveiligheid

De ontwikkelingen in het gebied hebben geen significante invloed op het veiligheidsrisico binnendijks en dragen maar beperkt bij aan de totale waarde binnen dijkkringgebied 14.

Conclusie

Het plan voldoet aan de gemeentelijke ambitie voor het scheiden van afval- en hemelwater. Voor de overige onderdelen is er geen nadelig effect te verwachten.

9 Archeologie

Archeologische potentie

In het gehele bestemmingsplangebied zijn bewoningssporen uit de (Late) IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen te verwachten. Op of nabij de laatmiddeleeuwse dijktracés kunnen bewoningssporen uit de 12e eeuw en later worden aangetroffen. Ook de resten van het kasteel Honingen en de daarbij behorende structuren (gebouwen, grachten e.d.) bevinden zich in het bestemmingsplangebied. Het kasteelterrein is opgenomen op de lijst van Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP) van de gemeentelijke archeologieverordening Rotterdam.

Waarde - Archeologie 1

Voor het terrein van Kasteel Honingen, ABP-terrein 30 (Waarde - Archeologie 1) geldt in principe behoud in situ. Indien behoud in situ niet mogelijk is, geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld, ongeacht de oppervlakte van de ingreep.

voor de lokatie geldt een Waarde - Archeologie 1

In het terrein zal niet worden gegraven dieper dan 0,5 meter.

De huidige fundering & betonvloer wordt gehandhaafd, de nieuwe fundering en vloer wordt hier als het ware overheen geplaatst.

Er zal incidenteel gegraven worden voor de aanleg van kabels en leidingen.

Conclusie

Het plan heeft geen gevolgen voor de bestemming waarde cultuurhistorie-1.

10 Mobiliteit

Parkeren

Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets in de gemeente Rotterdam zijn in 2018 aangepast. Gemeenteblad 2018 nr. 60992 23 maart 2018

Rotterdam is een stad die bloeit en groeit. Rotterdam groeit tot 2030 met zo'n 50.000 inwoners. Locaties voor studie, werk en voorzieningen zullen meegroeien. En het aantal mensen dat Rotterdam bezoekt neemt verder toe. De grootstedelijke dynamiek vormt de motor van de landelijke economie. De verwachting is dat 30 tot 40% van de bevolkingsgroei in Nederland plaatsvindt in de vier grote steden. De woonvisie Rotterdam zet tot 2030 in op toename van middeldure en duurdere woningen met voldoende variatie, passend bij de verscheidenheid van de bewoners en bij het karakter van de verschillende Rotterdamse wijken. De woningen sluiten aan bij de uiteenlopende woonwensen en kunnen worden aangepast als de woonwensen in de toekomst wijzigen. Rotterdammers hoeven niet langer voor een groter huis de stad uit. Deze stedelijke intensivering, in Rotterdam vooral in en om het centrum en langs de Nieuwe Maas, biedt kansen voor verduurzaming van de mobiliteit omdat veel arbeidsplaatsen en voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets en openbaar vervoer.

De stedelijke ontwikkeling is alleen mogelijk wanneer de stad voldoende aantrekkelijk blijft. Dus niet alleen voldoende en passende woningen, maar ook een aantrekkelijke openbare ruimte, een schoner wagenpark en minder auto's op straat. Tal van nieuwe technologieën zullen ons hierbij helpen, zoals digitale informatie om auto, fiets en OV slimmer te combineren in één reis. Ook de kostbare parkeer ruimte in de stad wordt beter benut als automobilisten rechtstreeks naar een vrije parkeerplek worden geleid. Dit bespaart niet alleen zoekverkeer, maar ook kostbare parkeerruimte.

Nieuwe technologieën stimuleren ook het gebruik en bereik van elektrische fietsen, deelfietsen zoals de OV-fiets en deelauto's. Mobiel zijn zonder eigen- of leaseauto was nog nooit zo gemakkelijk. Jongeren stellen de aanschaf van een eigen auto steeds langer uit. En nieuwe mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service) kunnen deze trend snel versterken. Beleggers en vastgoedontwikkelaars geven aan dat bespaard kan worden op de parkeerruimte bij (hoog)stedelijke ontwikkelingen.

Artikel 5. Vrijstellingen kleine projecten

Kleine projecten zijn volledig vrijgesteld van de parkeereis. Onder kleine projecten vallen de ontwikkelingen die voldoen aan de maximale oppervlakten uit onderstaande tabel..

Tabel Maximale oppervlakten vrijstelling kleine projecten

	Woonfuncties (gbo totale project)	Niet-woonfuncties (bvo totale project)
Parkeereis auto	Vrijgesteld tot 300 m2 gbo	Vrijgesteld tot 600 m2 bvo
Parkeereis fiets	Geen vrijstelling	Vrijgesteld tot 600 m2 bvo

Het project heeft een GBO van 207,7 m2 en blijft hiermee onder de aangegeven 300m2 GBO zoals aangegeven in de tabel.

Conclusie

Voor het plan geldt geen parkeereis, de hoeveelheid gebruiksoppervlak blijft ruim onder de vrijstellingsnorm van 300m2 GBO. Voor de fietsen zal een fietsberging in de achtertuin worden gerealiseerd. Daarmee voldoet het plan aan de gemeentelijke eisen.

11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vorbereiding overleg met buurt

Op initiatief van de opdrachtgevers [REDACTED] en [REDACTED] is er een bewoners avond georganiseerd in het Zalmhuis op 9 maart 2018.

Hiervoor zijn de volgende omwonenden uitgenodigd:

Vijverweg 1, 3, 5, 7 en 9

Hoflaan 122, 126, 128, 130, 132-a, 132-b en 134.

De eigenaar van Hoflaan 132-b kon niet aanwezig zijn. Met hem is apart een overleg ingepland.

De eigenaren van Vijverweg 1 en 5 waren niet aanwezig.

Van alle andere adressen was een vertegenwoordiging aanwezig.

Tijdens deze avond is aan de hand van een presentatie en makette het voorgenomen plan toegelicht op basis van het ingediende informatie plan.

Om de impact van de bebouwing zichtbaar te maken zijn tevens een aantal bezonningsstudies verricht.

In **Bijlagen 4 & 5** zijn bezonningsstudies van de locatie opgenomen.

Het plan is goed ontvangen. Met een aantal bewoners is nader overleg gevoerd.

De eigenaren van Vijverweg 1 hebben in een later stadium kennis genomen van de plannen en laten weten enthousiast te zijn over de voorgenomen plannen en uitwerking.

Intussen hebben alle bewoners de presentatie t.b.v. Welstand ontvangen zoals ingediend op 19 juli 2018.

Bezinning & uitzicht

Vanuit het oogpunt van de bewoners met name in de Vijverweg en in het naastgelegen appartement op de 1e verdieping van het Volkshuis bestaan er (vanzelfsprekend) zorgen met betrekking tot het effect van de bebouwing op hun bezinning en uitzicht.

Om deze zorg weg te kunnen nemen is er een uitgebreide bezonningsstudie verricht. Deze laat zien dat er voor het appartement op de 1e verdieping geen nadelige invloed is te verwachten op de bezinning. Er is slechts een klein effect te verwachten ter plaatse van het balkon aan de voorzijde.

Voor de bewoners aan de Vijverweg 9 is er een beperkt schaduw effect te verwachten in lente en zomer na 18.00 en respectievelijk 16.00 uur. Voor Vijverweg 5 en 7 is dat in de herfst vanaf ongeveer 16.00 uur.

Voor wat betreft het uitzicht vanuit Vijverweg 9 en 11 zal de bebouwing met name vanaf de 1e en 2e verdieping vanuit slaapkamer en badkamer het directe uitzicht aan de achterzijde beperken. Vanuit de woonkamer/keuken op de begane grond is dat met name het indirecte uitzicht, meer de beleving van de bomen en lucht over de schutting.

Uitkomsten & nader overleg

Na de bewoners avond is er nader overleg gevoerd met de volgende bewoners:

- **Hoflaan 132-b**
[redacted] heeft zijn zorgen geuit over de vooruitgeschoven positie van het toen ingediende plan. Zijn zorg bestond uit het zicht vanaf het kleine balkon aan de voorzijde. Naar aanleiding van zijn zorgen is het hoofdvolume naar achter geplaatst, zodat er vanaf zijn balkon een ongehinderde zichtlijn is langs de hoge gevel van het politiebureau. Het totaal van het bouwplan is hiermee achter de denkbeeldige rooilijn tussen hoek politiebureau en hoek woonhuis op nummer 130 komen te staan.

- **Vijverweg 7**
Naar aanleiding van de zorgen van de eigenaren op Vijverweg 7 is een collage gemaakt vanuit hun serre met hierin in 3D het ingetekende bouwplan, om hiermee het effect van de nieuwbouw op hun (overigens niet directe) uitzicht nader te onderzoeken. Alhoewel het bouwplan invloed heeft op de hoeveelheid zicht op lucht en bomen, was er ook waardering voor de detaillering van het bouwplan en het positieve te verwachten effect op de acoustiek in het binnengebied.



uitzicht vanuit serre Vijverweg 7

Conclusie

Het plan heeft in beperkte mate invloed op bezonning en uitzicht voor de panden aan de Vijverweg 9 en 11.

12 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling van deze afdeling is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De verbouw van een gebouw tot woning valt slechts, aldus lid d van het betreffende Bro-artikel, onder het begrip 'bouwplan', als het gaat om tenminste 10 woningen. Een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.

De beoogde ontwikkeling van het garage kavel is een initiatief van een private partij. De gronden ter plaatse van de ontwikkelingslocatie zijn in het bezit van de initiatiefnemer.

Bij de onderhavige ontwikkeling is een anterieure overeenkomst tussen gemeente en de initiatiefnemer ofwel de ontwikkelende partij gesloten. In de overeenkomst is bepaald dat de ontwikkelings- en plankosten, inclusief mogelijke planschade, voor rekening van initiatiefnemers komen.

Conform artikel 3.1.6 f van het Besluit ruimtelijke ordening heeft een onderzoek plaats-gevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Voor de overdracht van de grond is reeds een voorlopige koop akte getekend met de initiatiefnemer.

Voorts zal de initiatiefnemer de beoogde ontwikkeling uit eigen middelen (ondersteund met hypotheek) betalen. In **Bijlage 6** is aanvullend een summier financieel overzicht opgenomen. Het plan is economisch uitvoerbaar.

Conclusie

Het beoogde plan is economisch uitvoerbaar.



13 Technische uitvoerbaarheid

Uitgangspunten voor de uitvoering & veiligheid

Vanwege mogelijk trillingsgevaar wordt er gebruik gemaakt van trillingsarme schroef injectie palen en wordt de bestaande betonvloer gehandhaafd. Dit laatste om onnodige lawaai overlast te beperken.

De bestaande betonvloer zal worden gehandhaafd, hierdoor is er minder overlast voor de buurt en minder af te voeren puin.

Het bouwperceel zal aan de voorzijde voorzien worden van bouwhekken om onbevoegden op de bouwplaats tegen te gaan. Zeker met het ook op de lagere school (NPRS) aan de overzijde is dit noodzakelijk. Aan de achterzijde is slechts 1 hekwerk nodig tussen de achtertuin met de burens, aan de overige zijden wordt de locatie afgeschermd door bestaande bebouwingen en schuttingen.

De architecte woont naast de bouw en kan ook s'avonds en in de weekenden een extra oog in het zeil houden.

Voor de opbouw van het huis wordt gebruik gemaakt van prefab Hout Skeletbouw om bouwtijd op locatie zo kort mogelijk te maken. Ervaringen met deze methode zijn opgedaan bij de bouw van een drietal huizen op het Leonidas terrein. Een vergelijkbaar woonhuis daar is gerealiseerd vanaf de betonvloer gereed tot wind- en waterdicht in 2,5 week! Totale bouwtijd van eerste truck tot oplevering bouwkundig is daar in 3 maanden gerealiseerd.

Aangezien dit een groter volume is met een extra verdieping zal in dit geval de bouwtijd iets langer zijn, maar er wordt naar gestreefd om eenzelfde efficiency na te streven om overlast voor de burens tot het minimum te beperken.

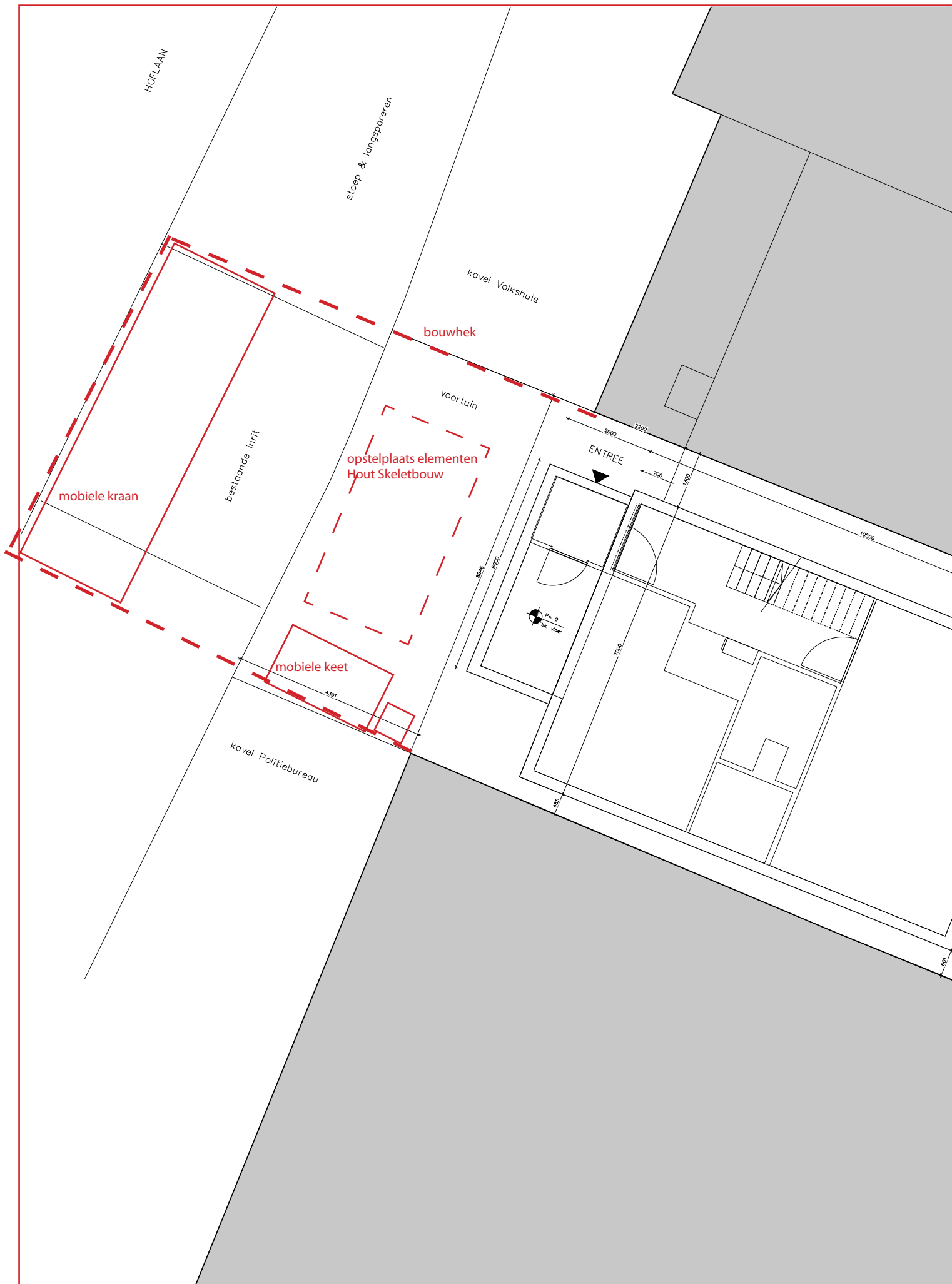
In verband met de kleine bouwplaats en de ligging in de Hoflaan is logistiek en toevoer van materialen beperkt. Dat betekent dat de materialen in meerdere kleinere transporten zullen worden aangeleverd. Op de bouw zal slechts een beperkte hoeveelheid elementen worden neergezet die in een periode van 2 tot 3 dagen kunnen worden geplaatst in het werk.

Deze methode hebben we eerder toegepast en bijkomend voordeel is dat er met een kleine ploeg houtbouwers op locatie wordt gewerkt, meestal 2-3 man.

Op de volgende pagina is een voorstel voor de bouwplaats inrichting toegevoegd. Dit zal te zijner tijd met de aannemer nader worden ingevuld en contractueel worden vastgelegd.

Conclusie

Het plan is prima uitvoerbaar. Er is maximaal rekening gehouden met de omwonenden en de krappe bouwplaats.



Voorstel Bouwplaatsinrichting

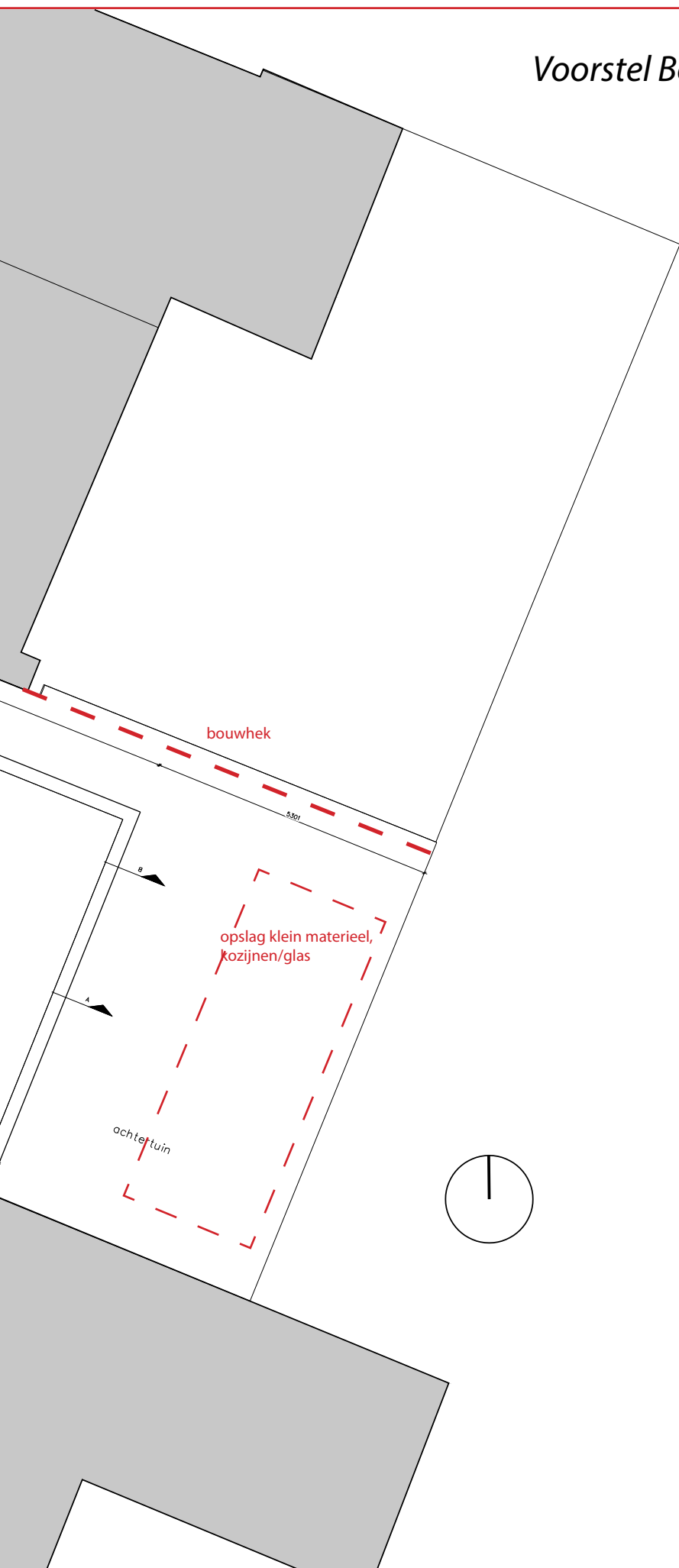
BOUWPLAATS INRICHTING

Aan de voorzijde van de locatie, langs de stoeprand en haaks tot aan de gevel zullen bouwhekken worden geplaatst, zodat onbevoegden geen toegang hebben tot het terrein. Dit is met name van belang in verband met de tegenoverliggende school de NPRS.

Voor de periode van het opbouwen van het casco (doorlooptijd 3 weken) zal er een mobiele kraan worden geplaatst in de voortuin. Voorts zal er een kleine mobiele keet worden geplaatst en een mobiel toilet.

In de achtertuin is een opslag mogelijkheid voor klein materieel, kozijnen en glas voorzien.

Ten aanzien van bouwtoezicht zal er extra controle zijn door de aanwezigheid van de architect in de naastgelegen bebouwing.



EARTHBOUND
HOFLAAN 132
3062 JM ROTTERDAM

WWW.EARTHBOUND.NL

OPDRACHTGEVER:

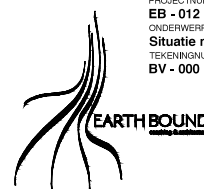
PROJECT:
Hoflaan 132-d

DATUM:
2018.10.24
REVISIE:
no datum omschrijving

SCHAAL:
1:50

FORMAAT:
A2

PROJECTNUMMER:
EB - 012
ONDERWERP:
Situatie nieuw
TEKENINGNUMMER:
BV - 000



14 Duurzaamheid

De gemeente heeft het Programma duurzaam vastgesteld, waarin de ambities met betrekking tot duurzaamheid zijn vastgelegd.

Energieneutraal

Het project wordt uitgevoerd als een energie neutrale woning met een EPC=0. Om dit te realiseren worden er 14 zonnepanelen geïntegreerd in het achter dakvlak.

De gevels voldoen aan Rc waarden die hoger liggen dan in het Bouwbesluit wordt vereist:

begane grond vloer	Rc= 4,5
gevel	Rc= 4,5
dak	Rc= 6,0

Hiermee wordt een energiezuinige woning gerealiseerd.

Voor de energie opwekking wordt gebruik gemaakt van een pellet kachel, zeer waarschijnlijk de MCZ Vivo 85 die ook de laag temperatuur vloerverwarming van warmte kan voorzien. Door gebruik te maken van inductie kookplaat kan het project zonder gas aansluiting gerealiseerd worden.

De ventilatie is gebaseerd op natuurlijke ventilatie en geschiedt middels zelfregulerende ventilatie roosters in de gevel.

Bouwmethode & materialisering

Het gehele project wordt geprefabriceerd in Houtskeletbouw, zowel de verdiepingsvloeren, dak en de gevels. Dat in zichzelf is een zeer duurzame bouwmethode, op het gebied van materiaalgebruik als ook de bouwtijd op locatie wordt hierdoor beperkt.

De gevels worden bekeed met thermisch gemodificeerd Platowood Frake houten latten. Een zeer duurzame en stabiele houtsoort die vormvast is en egaal natuurlijk vergrijsd. Voor het plan is een zorgvuldige en miniteuze detaillering ontwikkeld in overleg met de Commissie Welstand & Monumenten.

Het dakvlak aan de achterzijde wordt voorzien van een sedum dak ter bevordering van biodiversiteit (verblijfplaats dieren), het bufferen van regenwater en het voorkomen van hittestress.

Circulair bouwen & afval

Ten aanzien van de sloop van de bestaande garage zal worden geprobeerd verschillende onderdelen te verkopen of weg te geven. Te denken valt hierbij aan de garage deur en de verschillende glas puien. De bestaande betonvloer wordt behouden en voor het restant af te voeren materiaal zal afval scheiding plaatsvinden. Ook met de bouwende partijen zullen nadere afspraken worden gemaakt over de afvoer en scheiding van het afval tijdens het bouwproces.

Conclusie

Het beoogde plan voldoet aan de in de toekomst gestelde doelen met betrekking tot Duurzaam Bouwen zoals vastgesteld in het Programma Duurzaam van de gemeente Rotterdam.



15 Conclusie & Samenvatting

De gemeente heeft aangegeven in beginsel bereid om medewerking te verlenen aan het in procedure brengen van de aanvraag. Dat gebeurt dan op basis van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de uitgebreide procedure.

Er heeft reeds een toets van het bouwvoornemen aan de regels van het ter plaatse geldende bestemmingsplan plaatsgevonden en is het bouwvoornemen voorgelegd aan de bebouwingscommissie in verband met de strijdigheden met de regels uit het bestemmingsplan.

Werkzaamheden

Gezien uw aanvraag is het de bedoeling de bestaande garage (tussen het gemeentelijk monument Kralings Volkshuis en het voormalig politiebureau) te slopen en op het vrijkomende kavel een woning in 3 lagen met een kap op te richten. De woning krijgt een bruto oppervlakte van circa 230 m², een goothoogte van circa 9,5 meter en een nokhoogte van circa 11,7 meter.

Bestemmingsplan

De locatie waar de aanvraag betrekking op heeft is gelegen in het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Kralingen" en heeft hierin de bestemming wonen-2, tuin-1, tuin-2, waarde archeologie-2 en waarde cultuurhistorie-1. Het plan is in strijd met artikel 25.2.2, onder d, van de bij dit bestemmingsplan behorende regels, omdat de op de verbeelding toegestane bouwhoogte van 3 meter wordt overschreden. Verder is het plan in strijd met artikel 15.2.2 en artikel 16.2.2, omdat op voor respectievelijk tuin-1 en tuin-2 bestemde gronden wordt gebouwd.

Tenslotte is het plan in strijd met artikel 37.3, omdat de balustrade ten behoeve van het dakterras (= *balkon op dak van de serre*) niet op een afstand van minimaal 1,5 meter uit de dakrand gelegen is. De regels uit het bestemmingsplan laten in alle strijdigheden geen ruimte voor het toestaan van afwijking.

Uitgebreide procedure

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.

Motivering toestaan afwijking

Aan het plan kan in principe medewerking worden verleend, omdat er vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar bestaat tegen het voorstel. Het oprichten van een woning ter plaatse van de huidige garage past in de omgeving. De Hoflaan wordt gekenmerkt door overwegend losstaande villa's, veelal met een pad tussen de villa's door en verspringende voorgevels. Het bouwplan voldoet aan de eisen die worden gesteld voor woningen in het gebied. Waarbij tevens opgemerkt wordt dat het dakterras bijdraagt aan de woonkwaliteit. In dit geval kan worden afgeweken van minimale afstand van 1,5 meter tot de dakrand, omdat de gevel van de uitbouw is opgetrokken en als balustrade dient. Als voorwaarde om medewerking te verlenen aan het plan wordt echter gesteld dat een andere parkeeroplossing wordt voorgesteld en dat het plan voldoet aan de redelijke eisen van welstand.

Het 'projectbesluit' zal digitaal worden gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

De verplichting tot digitale publicatie volgt uit artikel 2 van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. Dit is een ministeriële regeling op grond van artikel 6.14, tweede lid, Bor.

Conclusie

Bovenstaande punten zijn opgelost: geen parkeren in de voortuin & de detaillering voldoet aan redelijke eisen van Welstand (zie reactie op ingediende conceptaanvraag).

Colofon

Garage kavel naast Hoflaan 132

Definitief Ontwerp// EARTHbound

Ruimtelijke Onderbouwing t.b.v. de uitgebreide procedure WRO

opgesteld door XXXXXXXXXX

29.01.2019

REV 1

11.03.2019

REV 2

18.07.2019

Bronnen

Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen <i>Gemeente Rotterdam</i>	Januari 2006
Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen <i>Gemeente Rotterdam</i>	2016
Flora- en Fauna toets t.b.v. het bestemmingsplan <i>Gemeente Rotterdam</i>	3 augustus 2016
Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen Akoestisch onderzoek <i>Gemeente Rotterdam</i>	28 september 2016
Luchtonderzoek ten behoeve van het Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Kralingen <i>Gemeente Rotterdam</i>	
Parkeerbesluit <i>Gemeentebblad 2018 nr 60992</i>	23 maart 2018