

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

PROJECT	'De Kleine Admiraal'
STATUS	1.2
PROJECTNUMMER	19087
DATUM	19 oktober 2020
AUTEUR	
CONTROLE	



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
www.meesruimteenmilieu.nl

Dorpsstraat 50 te Zoetermeer
Nijverheidsweg 16A te Utrecht
A. Hofmanweg 5A te Haarlem

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	4
2 Projectbeschrijving	5
2.1 Projectlocatie	5
2.2 Projectplan	5
2.3 Vigerend bestemmingsplan	6
3 Ruimtelijk beleid	8
3.1 Rijksbeleid	8
3.2 Provinciaal beleid	9
3.3 Regionaal beleid	15
3.4 Gemeentelijk beleid	16
4 Omgevingsaspecten	19
4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	19
4.2 Stedenbouwkundige motivering	19
4.3 Verkeer en parkeren	20
4.4 Archeologie en cultuurhistorie	23
4.5 Water	24
4.6 Bedrijven en milieuzonering	27
4.7 Externe veiligheid	29
4.8 Geluid	30
4.9 Luchtkwaliteit	32
4.10 Natuur	33
4.11 Bodem	34
4.12 Duurzaamheid	34
4.13 (Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	35
5 Beschrijving uitvoerbaarheid	37
5.1 Economische uitvoerbaarheid	37
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
6 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	38

Bijlagen

- 1 Notitie bedrijven en milieuzonering geluid – Wolf+Dikken
- 2 Akoestisch onderzoek – Wolf+Dikken
- 3 Stikstofdepositieberekening – Van der Goes & Groot

1 Inleiding

In opdracht van Mahler Vastgoed en Groosman heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van een achttal appartementen aan de Boomgaardhof te Rotterdam. De locatie is kadastraal bekend als perceelnummer AG22855 (gedeeltelijk) in de kadastrale gemeente Rotterdam. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

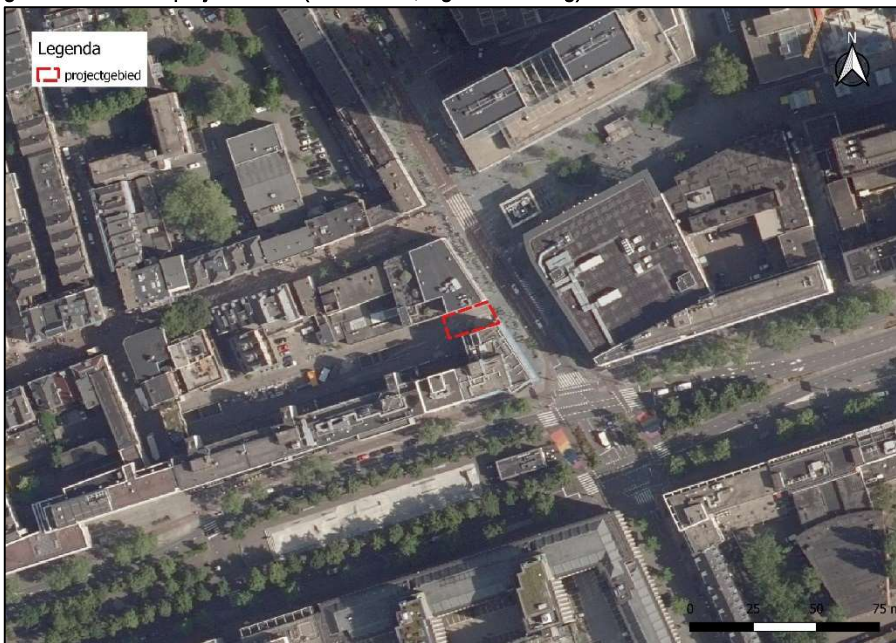
De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 Projectbeschrijving

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de Boomgaardhof te Rotterdam in het stadsdeel Rotterdam Centrum en de wijk Cool en kadastraal bekend als perceelnummer AG22855 (gedeeltelijk) in de kadastrale gemeente Rotterdam. De locatie wordt ontsloten door de Karel Doormanstraat richting Westblaak in het zuiden. Direct naast de projectlocatie is aan de zuidzijde een winkelpand gelegen met daarboven een hotel. Tegen de noordgrens van de projectlocatie is eveneens een winkelpand gelegen met daarboven een restaurant. Ten westen, waar de achterzijde van het appartementencomplex op uit zal kijken, is het verlengde van de Boomgaardhof, voorzien van parkeerplaatsen.

figuur 1. luchtfoto projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking)



2.2 Projectplan

In de huidige situatie is ter plaatse van het projectplan een doorgang tussen twee gebouwen aanwezig. In de doorgang is de weg Boomgaardhof gelegen die leidt naar de op de binnenplaats gelegen parkeerplaatsen en parkeergarage bestemd voor pashouders.

figuur 2. huidige situatie



Het doel is om ter plaatse van de doorgang vanaf de Karel Doormanstraat naar de Boomgaardhof een woongebouw te realiseren met acht appartementen. De doorgang blijft bestaan, maar wordt vernauwd en wordt onderdeel van de toren. De woontoren versterkt het omsloten karakter van de achterliggende Boomgaardhof. De bouwhoogte van het beoogde gebouw bedraagt ca. 29 meter.

figuur 3. Impressie toekomstige situatie (bron: Groosman architecten)



2.3 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan "Cool"

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan "Cool" vigerend. Dit plan is op 5 november 2009 vastgesteld door de raad van gemeente Rotterdam en op 2 november 2011 onherroepelijk geworden. De projectlocatie heeft de bestemming 'Verblijfsgebied'. Er geldt geen bouwvlak. Figuur 4 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

figuur 4. uitsnede bestemmingsplankaart, projectlocatie ter plaatse van rode omlijning (bron: ruimtelijke plannen.nl)



Artikel 9 - Verblijfsgebied

9.1

De gronden, aangewezen voor "verblijfsgebied", zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen;
- c. groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. openbare nutsvoorzieningen;
- e. de bestemmingen "metro (ondergronds)", "leiding", "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.

9.2

In aanvulling van het bepaalde in het eerste lid geldt dat de gronden, voor zover grenzend aan bestemmingen welke bebouwing toelaten, mede als zodanig zijn bestemd in de vorm van overhangende delen (erkers, balkons, galerijen en dergelijk) met een diepte van te hoogste 1,5 meter gemeten uit de gevel en op een hoogte van ten minste 2,2 meter boven maaiveld.

9.3

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verfraaiingselementen, fietsbergingen, speelelementen, reclame inrichtingen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen, zomede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard als een brug, een duiker, alsmede één gebouw ten behoeve van het beheer van het skatepark met een oppervlakte van maximaal 40 m² en een hoogte van maximaal 3 meter.

9.4

Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen "metro (ondergronds)", "leiding", "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied", is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Toets aan bestemmingsplan "Cool"

De ontwikkeling van een appartementengebouw op de projectlocatie is op een tweetal onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- de functie; en
- de bebouwing op de projectlocatie.

Op de projectlocatie is immers de functie wonen niet toegestaan en zijn eveneens geen bebouwingsmogelijkheden toegestaan, terwijl in de toekomstige situatie een appartementengebouw tot ca. 29 meter hoogte wordt gerealiseerd. Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'planologisch strijdig gebruik'.

Bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rotterdam"

Ter plaatse van het projectgebied is eveneens het bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rotterdam" vigerend". Dit bestemmingsplan is op 14 december 2017 door de raad van gemeente Rotterdam vastgesteld. Om ervoor te zorgen dat de beleidsregels over parkeernormen in alle ruimtelijke plannen van de gemeente Rotterdam worden opgenomen, is deze parapluherziening opgesteld voor het grondgebied van Rotterdam, voor het onderwerp 'parkeernormering'.

In artikel 3 van de regels van de parapluherziening is een regeling opgenomen – een voorwaardelijke verplichting – die verwijst naar het huidige beleid met betrekking tot de parkeernormen. Deze regeling is van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen.

Toets aan "Parapluherziening parkeernormering Rotterdam"

In paragraaf 4.4 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan het vigerende parkeerbeleid.

3 Ruimtelijk beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, vastgesteld 13 maart 2012) is een structuurvisie van het Rijk, waarin zij ambities schetst voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR bundelt alle infrastructurele en ruimtelijke onderwerpen in één structuurvisie voor Nederland.

Met de SVIR is een nieuwe weg ingeslagen, waarbij het Rijk in de eerste plaats verantwoordelijkheden over heeft gedragen aan provincies, gemeenten en waterschappen. Op die manier is de decentralisatie ingezet en brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat. Het Rijk zit daarmee zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel.

Door te kiezen voor de selectieve inzet van het Rijksbeleid op 13 nationale belangen, krijgt de overheid de ruimte om haar hoofddoelstelling na te streven: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Die nationale belangen betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Verder blijft het Rijk uiteraard verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening.

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Het gaat om het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Relatie tot ontwikkeling

Geen van de dertien nationale belangen worden geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

Relatie tot ontwikkeling

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de Omgevingsvisie is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities.

Richtinggevende ambities

In de Omgevingsvisie zijn de volgende zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld:

1. Naar een klimaatbestendige delta

Het inrichten van de fysieke leefomgeving op een manier waarop deze klimaatbestendig blijft. Voorbeelden daarvan zijn: meer ruimte bieden aan water en het rekening houden met de impact van klimaatverandering bij nieuwe ruimtelijke projecten.

2. Naar een nieuwe economie: the next level

De stap naar een circulaire economie in 2050, met grote gevolgen voor onder andere het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. Er wordt ingezet op bijvoorbeeld digitalisering en een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving.

3. Naar een levendige meerkernige metropool

De stap naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Er moet een fors aantal woningen worden gerealiseerd en de woonvoorraad dient te worden verduurzaamd. Ook zullen steden met elkaar verbonden moeten worden tot één metropolitaan gebied. In dit gebied wordt ingezet op het versterken van het leef- en vestigingsklimaat.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland wil de fossiele bronnen vervangen door hernieuwbare bronnen. Er worden maatregelen genomen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Ook wordt ingezet op innovatie: nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte.

5. Best bereikbare provincie

De provincie moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Er worden verkeersknelpunten aangepakt en de mobiliteitssector kan schoner worden gemaakt en verduurzamen. Ook wordt ingezet op OV, gebruik van de fiets en vervoer over water.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl van de inwoners van de provincie, maar het landschap en de biodiversiteit staat ook onder druk door het groeiend aantal inwoners, economische ontwikkeling en klimaatverandering. De kwaliteit van de leefomgeving kan worden versterkt door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien.

Beleidsopgaven

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Daarnaast wordt vanuit twaalf samenhangende opgaven de zorg voor een goede omgevingskwaliteit ingevuld. Hieronder zijn de voor onderhavig project relevante beleidsopgaven nader toegelicht, te weten het behouden en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de energietransitie in de gebouwde omgeving en stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied.

1. Behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

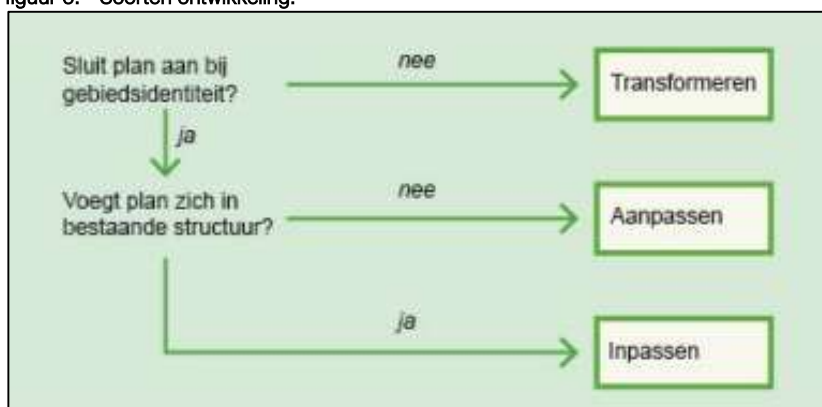
Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.
- De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is.

In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling.

- Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.
- Aanpassing. Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, Ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.
- Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen en een kwalitatief optimaal resultaat. Gelet op de verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Ook hierbij kunnen ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

figuur 5. Soorten ontwikkeling.



De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau, en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

2. Energietransitie in de gebouwde omgeving

De provincie zet zich in voor energiebesparing en -opwekking in bestaand stedelijk gebied, zoals bij beheer en renovatie van woningen (verduurzaming voorraad), woningbouw en herstructurering van bedrijventerreinen, kantorenlocaties en glastuinbouw. Middelen die hiervoor ingezet kunnen worden zijn: isoleren, aansluiten op een warmtenetwerk, cascaderen van lokale warmte, co-siting (bijeenvbrengen en plannen van bedrijven met aansluitende warmtebehoeften) en efficiënter gebruik van energie.

Nieuwbouwlocaties bieden de grootste kans om energie-efficiency te realiseren. In deze tijd is het ondenkbaar dat er niet energiezuinig of zelfs energieneutraal wordt gebouwd al dan niet in combinatie met een decentrale hernieuwbare energievoorziening. De provincie is een groot voorstander van aardgasloze wijken, zowel bij nieuwbouw als renovatie.

3. Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied

De provincie wil bestaand stads- en dorpsgebied (BSD), ofwel de bebouwde ruimte, beter benutten. De provincie verstaat daaronder: 'het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Volgens de ladder voor duurzame verstedelijking moet de nieuwe stedelijke ontwikkeling primair plaatsvinden binnen het BSD.

Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de gebiedsidentiteit van het centrumgebied Rotterdam en meer specifiek de gevelwand aan de Karel Doormanstraat. De voorgevel van de voorgenomen ontwikkeling komt in het vlak van deze bestaande gevelwand te liggen. Hiermee is de voorgenomen ontwikkeling aan te merken als een inpassingsontwikkeling conform de tabel in figuur 5. De wijze waarop de voorgenomen ontwikkeling wordt ingepast in de omgeving, draagt bij aan levendigheid aan het hof aan de achterzijde van het project, te weten het Boomgaardhof. Tevens is sprake van een passende invulling (e.e.a. conform het welstandsadvies d.d. 3 april 2019) in de bestaande situatie. De voorgenomen ontwikkeling is derhalve in lijn met de gebiedsopgave 'behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit' (ad. 1).

Tevens is de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de gebiedsopgave 'energietransitie in de gebouwde omgeving', daar de voorgenomen ontwikkeling gasloos wordt uitgevoerd. In paragraaf 4.15 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de te treffen duurzaamheidsmaatregelen op de projectlocatie.

Tot slot is met de voorgenomen ontwikkeling sprake van een stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stads- en dorpsgebied (gebiedsopgave onder ad. 3). De projectlocatie is gelegen in een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, bedrijvigheid alsmede de daarbij behorende openbare voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking dient wel de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling aangetoond te worden. Deze toets vindt plaats in paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing. Vooruitlopend daarop kan gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkeling met de realisatie van acht appartementen op de projectlocatie, bijdraagt aan het voorzien in de grote woningbehoefte die in de regio Rotterdam bestaat.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities en relevante beleidsopgaven uit de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is, naast de Omgevingsvisie, ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening in werking getreden. De inhoud van de Omgevingsvisie is voor een groot deel leidend voor de inhoud van de Omgevingsverordening. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en afweging.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

Een bestemmingsplan kan 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);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

1. Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:
 - a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
 - b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.
2. Gedeputeerde staten kunnen bij de aanvaarding van een regionale visie aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.

3. Gedeputeerde staten kunnen een regionale visie voor wonen of bedrijventerreinen vaststellen. Een bestemmingsplan bevat geen bestemmingen die in strijd zijn met de door gedeputeerde staten vastgestelde regionale visie.

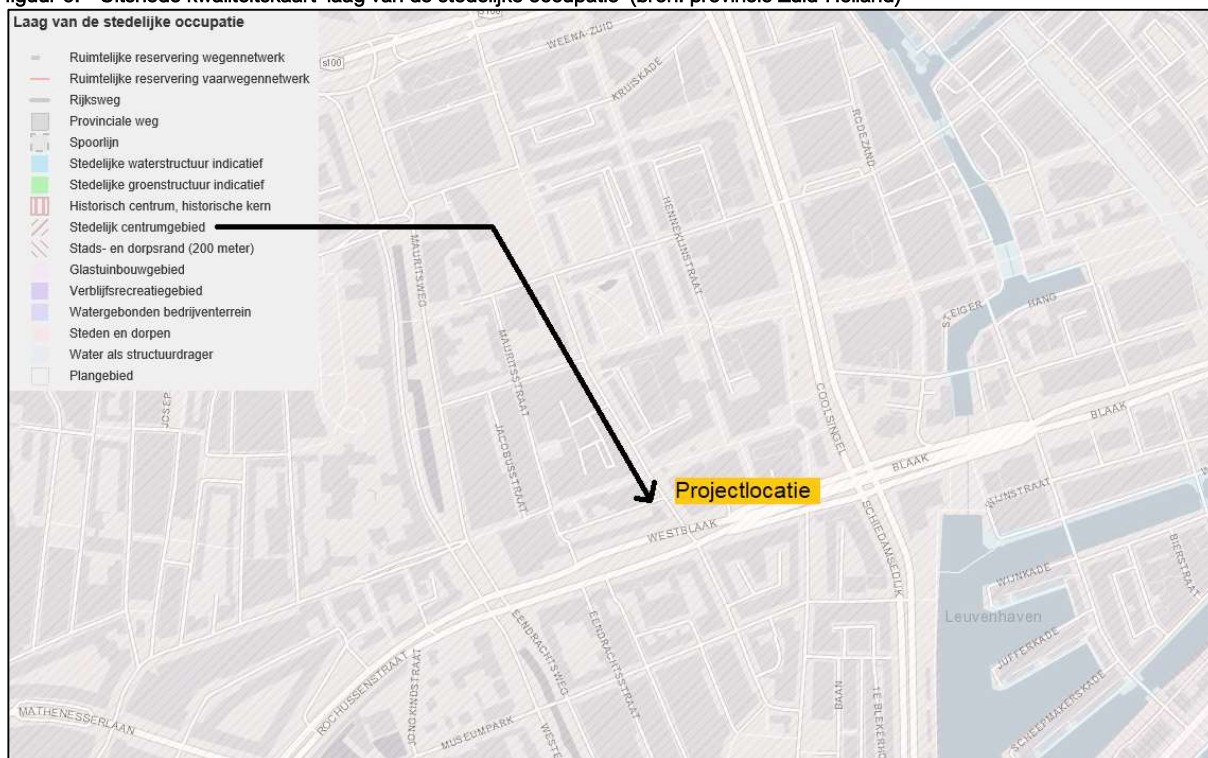
Stedelijke ontwikkelingen

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD.

Relatie tot ontwikkeling

Hierboven zijn de voor de onderhavige ontwikkeling relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening weergegeven. Zoals in paragraaf 3.2.1 reeds is beschreven, is met de voorgenomen ontwikkeling sprake van een 'inpassing' ex artikel 6.9, onder a van de Omgevingsverordening. De ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau en past bij de aard en schaal van het gebied. Conform de kwaliteitskaart is de projectlocatie gelegen in de laag 'stedelijk centrumgebied van de stedelijke occupatie' (zie figuur 6.)

figuur 6. Uitsnede kwaliteitskaart 'laag van de stedelijke occupatie' (bron: provincie Zuid-Holland)



De richtpunten voor deze laag luiden als volgt:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.

- Historische centra en kernen blijven erfahrbaar vanuit het omringende gebied.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van een appartementengebouw, welke wordt ingepast in de bestaande gevelwand. In de huidige situatie is enkel sprake van een doorgang vanaf de Karel Doormanstraat naar het achtergelegen Boomgaardhof. De doorgang blijft bestaan, maar wordt vernauwd en wordt onderdeel van de toren. De woontoren versterkt het omsloten karakter van de achterliggende Boomgaardhof en brengt direct een impuls voor de levendigheid van het Boomgaardhof met zich mee. De voorgenomen ontwikkeling creëert ten opzichte van de bestaande gevelwand een hoogteaccent, maar is niet aan te merken als hoogbouw. Breder gezien past het hoogteaccent goed bij de ligging in het centrumgebied van Rotterdam. De overige richtpunten zijn niet (direct) van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling, daar er geen sprake is van een historische kern, stedelijke groen- en waterstructuur of bedrijventerrein. Wel wordt met de voorgenomen ontwikkeling aangesloten op het bestaande karakter van het centrumgebied.

Tot slot wordt voldaan aan artikel 6.10 van de Omgevingsverordening. In paragraaf 4.1 wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daarnaast is in de hiervoor gaande paragraaf reeds een doorkijk gegeven naar de behoefte aan de acht woningen op de projectlocatie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening is.

3.2.3 Programma ruimte

De Visie Ruimte Mobiliteit kende het 'Programma ruimte', welke de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken beschreef. Het Programma ruimte (20 februari 2019) is parallel aan de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening opgesteld. Delen van dit programma zijn naar het visiedeel omgezet en het resterende deel is onderdeel geworden van het Omgevingsbeleid per 1 april 2019. Het gehele Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid.

Voor de onderhavige ontwikkeling is het beleid t.a.v. het thema 'bebouwde ruimte en mobiliteit' van toepassing. Hieronder worden de relevante doelstellingen binnen dit thema weergegeven.

Bebouwde ruimte en mobiliteit

Een intensiever gebruik van steden en dorpen vergroot het draagvlak voor openbaar vervoer en draagt daardoor bij aan de keuzemogelijkheid voor reizigers en vervoerders. Andersom kan de capaciteit op het infrastructuurnetwerk helpen om keuzes te maken waar en wanneer er verdicht en geconcentreerd kan worden. De provincie streeft er naar de agglomeratiekracht te vergroten. Daarnaast heeft de provincie met een aantal gemeenten en regio's bestuurlijke afspraken gemaakt over locatie, kwantiteit, kwaliteit en tempo van woningbouw. Dit neemt niet weg dat voor deze locaties voldaan moet worden aan bijvoorbeeld de ladder voor duurzame verstedelijking. De Regio Rotterdam dan wel gemeente Rotterdam heeft ten aanzien van het thema wonen geen specifieke afspraken die in het Programma ruimte zijn benoemd.

Relatie tot ontwikkeling

De Regio Rotterdam dan wel gemeente Rotterdam heeft geen specifieke afspraken ten aanzien van het thema wonen die in het Programma ruimte zijn benoemd. Op het regionale en gemeentelijk beleid ten aanzien van wonen wordt in de navolgende paragrafen nader ingegaan. Volstaan kan worden met de conclusie dat de voorgenomen ontwikkeling niet in strijd is met de doelstellingen uit het Programma ruimte.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Woningmarktstrategie & Woonvisie Regio Rotterdam 2014 tot 2020

De Woningmarktstrategie & Woonvisie Regio Rotterdam is geactualiseerd en vastgesteld tijdens de regiotafel wonen op 28 juni 2017.

Het planaanbod is in de geactualiseerde regionale woonvisie naar beneden bijgesteld, omdat de woningbouwrealisatie tot 2017 van de huidige afspraken, geldend voor de periode 2013 tot 2020, achter is gebleven bij de planning. Circa 57% van de geplande nieuwbouwproductie is gerealiseerd. De netto toevoeging bleef steken op 2.000 per jaar, waar meer dan 3.100 woningen bedoeld was.

Het woningbouwprogramma 2017 tot 2020 duidt op een productie van ruim 20.100 woningen en de sloop van 3.000 woningen; dit betekent een netto toevoeging van 17.100 woningen in drie jaar tijd, met een jaarlijks opleveringsgemiddelde van 6.700 nieuwe woningen, en 1.000 te slopen woningen per jaar.

De grote aantallen nieuwbouw doen zich voor in de subregio's Zuidrand, Waterweg (Delfshaven en Maassluis) en Hart van Rotterdam. Het plangebied ligt in de subregio Hart van Rotterdam (centrum). Het planaanbod voor de periode 2020 tot 2025 laat een daling zien van het gemiddelde aantal nieuw te bouwen woningen, van 6.700 per jaar in de periode 2017 – 2020, naar 4.800 per jaar in de periode 2020 – 2025.

figuur 7. Planaanbod (bron: Woningmarktstrategie & Woonvisie Regio Rotterdam)

Periode	Nieuwbouw	Sloop	Netto toevoeging	Bouw p.j.	Netto toevoegingen p.j.
2017 - 2020	20.138	3.018	+ 17.120	6.700	+ 5.700
2020 - 2025	23.913	5.515	+ 18.398	4.800	+ 3.700
2017 - 2025	44.051	8.533	+ 35.518	5.500	+ 4.400

Bron: PZH planmonitor.

Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van acht woningen op de projectlocatie, welke in het centrumgebied van Rotterdam is gelegen. De ontwikkeling draagt daarmee bij aan de doelstelling om 4.800 woningen per jaar toe te voegen in de periode 2020 – 2025.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de doelstellingen uit de Woningmarktstrategie & Woonvisie Regio Rotterdam.

3.3.2 Regioakkoord Nieuwe Woningmarkt-afspraken Regio Rotterdam

Het regionaal akkoord maakt inzichtelijk hoe de regio Rotterdam, door middel van bijdragen van veertien gemeenten en zesentwintig corporaties en één gemeentelijk woonbedrijf, invulling geeft aan de volkshuisvestelijke opgaven binnen de regio. Daarmee wordt ingegaan op de aanvaardingsbrief van de provincie Zuid-Holland over de geactualiseerde woonvisie en woningbouwprogramma 2017 (d.d. 26 september 2017) en op de brief van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland over voldoende regionale spreiding (d.d. februari 2018). Het akkoord heeft betrekking op de periode 2018 – 2030. In 2014 is door de voormalige Stadsregio Rotterdam een samenvattende “Woningmarktstrategie en Woonvisie regio Rotterdam 2014 – 2020” vastgesteld, met als titel “Dat Spreken We Af!”. Echter, de woningmarkt ontwikkelt zich snel en ingrijpend. Dat biedt kansen en brengt nieuwe uitdagingen. Nieuwe onderzoeken, verkenningen en wijzigingen in wet- en regelgeving samen zijn aanleiding om de vigerende regionale woningmarkt-afspraken te herzien. De uitkomsten worden vastgelegd in dit regionaal akkoord. Vanaf 2020 zal een nieuwe woonvisie voor de regio aan de orde zijn. Een cijfermatige actualisatie was wel

aan de orde en die is in 2017 aan de provincie aangeboden. Dit akkoord kan als opmaat worden gezien voor de nieuwe woonvisie vanaf 2020.

Een van de regionale doelstellingen uit het Regioakkoord betreft het realiseren van voldoende woningen in de totale voorraad. Concreet bedraagt de streefvoorraad 638.300 woningen in 2030.

Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van acht woningen op de projectlocatie, welke in het centrumgebied van Rotterdam is gelegen. De ontwikkeling draagt daarmee bij aan de doelstelling om in 2030 638.300 woningen in de regio Rotterdam gerealiseerd te hebben.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de gemaakte afspraken uit het Regioakkoord.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

De Stadsvisie is vastgesteld op 29 november 2007. Hierin worden op hoofdlijnen uitspraken gedaan over de stad. De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Beide doelstellingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; om te kunnen leven in de stad moet het er goed wonen zijn en moet er passend werk zijn. Werkgelegenheid ontwikkelt zich op zijn beurt alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsument.

Rotterdam wil een aantrekkelijke woonstad zijn voor alle Rotterdammers. Onderzoek wijst uit dat er een overschot is aan goedkope appartementen in de Tuinsteden en vooroorlogse wijken, en een tekort aan koopwoningen in centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Om te voorzien in de vraag naar centrumstedelijk wonen dient de binnenstad verdicht te worden.

In de binnenstad van Rotterdam is momenteel een onbalans tussen wonen en werken. De verhouding inwoners / werkers is in Rotterdam 1:3 tegenover 1:1 in bijvoorbeeld Amsterdam. Een evenwichtigere verhouding biedt betere uitgangspunten voor een sterk en aantrekkelijk centrumstedelijk woonmilieu. Met extra woningen in het centrum wordt bijgedragen aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid. Bovendien sluit het aan bij de kwantitatieve vraag naar centrumstedelijk wonen, die momenteel groter is dan het aanbod.

Relatie tot ontwikkeling

Voorgenomen initiatief maakt centrumstedelijke woningen mogelijk, waardoor het initiatief aansluit bij bovengenoemde visie.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Stadsvisie Rotterdam.

3.4.2 Woonvisie Rotterdam 'Koers naar 2030, agenda tot 2020'

De Woonvisie Rotterdam is op 15 december 2016 door de raad van gemeente Rotterdam vastgesteld. De Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een

dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld:

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

De Woonvisie is een visie op hoofdlijnen en doet geen gebiedsgerichte uitspraken. De Woonvisie is een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn.

In Rotterdam zijn verschillende typen woonmilieus te onderscheiden. Gewilde woonmilieus moeten worden gekoesterd en waar nodig versterkt en verbeterd. Niet ieder milieu is echter even gewenst of kwalitatief sterk. De Stadsvisie noemt 'centrumstedelijk', 'rustig stedelijk' en 'groenstedelijk' wonen als de gewilde woonmilieus, waaraan in Rotterdam het grootste tekort bestaat. Rotterdam is de enige regiogemeente die een centrumstedelijk (grootstedelijk) woonmilieu kan bieden en vervult zo in haar eentje een regionale behoefte. De verwachting is bovendien dat, doordat het centrumstedelijk wonen in aantrekkingskracht de schaal van de regio overstijgt, een grotere behoefte kan worden bediend.

In de woonvisie wordt een toekomstvisie geschetst voor 2030. Het woonmilieu dat voorzien wordt ter plaatse van het projectgebied betreft 'compact centrum op twee oevers'. Het 'compact centrum op twee oevers' wordt als visitekaartje van Rotterdam beschouwd. Dit is het gebied waarmee Rotterdam zich internationaal etaleert als kosmopolitische en vernieuwende stad. Om ervoor zorgen dat het centrum voor bewoners, werknemers en toeristen een aangenamer, gastvrijer plek wordt om te verblijven is tot en met 2030 verdere verdichting, vergroening en een fijnmazige (voorzieningen)structuur noodzakelijk. Een 'city lounge', waar het leven zich ook afspeelt op straatniveau.

Door woningen te realiseren voor studenten, expats, kleine huishoudens (jong en oud) en voor stedelijke gezinnen, ontstaat in het centrum een groter en gevarieerder woonaanbod. Nieuwbouw en transformatie werken als een katalysator. Voor groepen die niet lang aan een plek gebonden (kunnen of willen) zijn, is een brede huursector in de binnenstad nodig. Uitbreiding van de woningvoorraad in de gewenste segmenten dient in het 'compact centrum op twee oevers' vorm te krijgen via verdichting (in lijn met de verdichtingsstrategie) en transformatie.

Relatie tot ontwikkeling

Zoals hiervoor reeds is aangegeven is het projectgebied gelegen in het woonmilieu 'compact centrum op twee oevers', wat als het visitekaartje van Rotterdam wordt beschouwd. Uitbreiding van de woningvoorraad dient vorm te krijgen via verdichting en transformatie. De voorgenomen ontwikkeling realiseert een appartementengebouw met ruimte voor acht appartementen, welke in de bestaande gevelwand aan de Karel Doormanstraat wordt ingepast. Hierdoor is sprake van de realisatie van woningen

in de vorm van verdichting. De acht woningen betreffen koopwoningen in de vrije sector, waarbij gemikt wordt op de doelgroep met een hoger inkomen. Het betreft hierbij energiezuinige nieuwbouw in een aantrekkelijk woonmilieu (compact centrum op twee oevers). Met de voorgenomen ontwikkeling wordt met de realisatie van woningen in het hogere segment bijgedragen aan de ambitie om meer aantrekkelijke woonmilieus te realiseren door de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de uitgesproken ambities in de Woonvisie.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving 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.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling omvat de nieuwbouw van acht woningen en kan daarmee niet worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro.¹ Formeel hoeft de Ladder voor duurzame verstedelijking niet te worden doorlopen. Echter uit de behandeling van het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid blijkt dat behoefte is aan extra woningen. Onderhavig plan kan in deze behoefte voorzien.

4.1.3 Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling. De behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling is desalniettemin aangetoond in de voorgaande beleidsparagrafen (hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing).

4.2 Stedenbouwkundige motivering

Stedenbouwkundige opzet

De directe omgeving van de Kleine Admiraal laat zich niet makkelijk vatten. Op deze plek is de brandgrens voelbaar; de 19^e eeuwse stadstraten worden afgewisseld door de wederopbouwpanen met een andere schaal. Sterker nog de stad als machine voor de auto is juist hier nog heel kenmerkend. Dit contrast

1

¹ Conform de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is de realisatie van 11 woningen – of minder – niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, Bro (ECLI:NL:RVS:2017:1724).

typeert de verschillende hoven aan de Karel Doormanstraat en zeker ook het Boomgaardhof waar de Kleine Admiraal aan ligt.

Tijden veranderen en zo zal ook dit hof in de toekomst gaan verkleuren en een veel toegankelijker en verblijfsvriendelijker karakter krijgen. Het Lijnbaankwartier laat Rotterdam in zijn breedte zien: van oude monumenten tot het wereldberoemde Lijnbaan ensemble en de samengestelde bouwblokken aan de Coolingsingel en het Weena waar elk decennium weer hoger gebouwd wordt. Centraal in de stadsdriehoek, dichtbij het station, naast de winkelgebieden van de Lijnbaan en de binnenweg, met de reuring van de Witte de Withstraat om de hoek is dit de plek voor de Metropolitane Rotterdammer.

De Karel Doormanstraat is een belangrijke ontsluitingsweg in het Lijnbaankwartier. Voor fietsers een belangrijke verbindingroute en voor de auto's een belangrijke ontsluiting naar verschillende parkeergarages in deze buurt.

Ruimtelijke opzet

Op de plek van de inrit naar het Boomgaardhof ligt de locatie van de Kleine Admiraal. Ingeklemd tussen twee typische gebouwen van de wederopbouwtijd van Rotterdam. Het gesloten bouwblok kent meerdere kanten: de kantoorpanden aan de Westblaak die tot een hoogte van 30 meter gebouwd is; de 19^e eeuwse bebouwing aan de Oude Binnenweg en de bebouwing aan de Karel Doormanstraat die qua stijl en schaal aansluit bij de Westblaak, maar de hoogte van de stadstraten overneemt.

Binnen deze kaders zijn de ruimtelijke uitgangspunten voor de Kleine Admiraal bepaald:

- Er wordt gebouwd binnen de rooilijn.
- De gebouwhoogte in de rooilijn ligt op circa 20 meter. De setback wordt tot een hoogte van circa 29 meter gerealiseerd. Deze hoogte komt voort uit de bebouwing aan de Westblaak tot een hoogte van 30 meter.

Het gebouw landt in de doorgang naar de Boomgaardhof, maar vanwege de doorgang voor expeditie en parkeren zijn hier veel restricties aan. Samen met de afdeling stedenbouw en verkeerskundigen heeft de initiatiefnemer de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- De breedte van de huidige inrit is 10 meter.
- Aan de zuidzijde komt de entree en het stijgpunt met een maximale breedte van 3,5 meter..
- De inrit moet een minimale doorgang van 6,00 meter behouden.
- Daardoor is er nog ruimte voor constructie van 0,5 meter aan de noordzijde.
- De minimale doorrijhoogte betreft 4,20 meter.

Architectuur

De Kleine Admiraal ligt ingeklemd tussen twee wederopbouwpanen, deze tijd kenmerkt zich door strakke kaders en stramien die zichtbaar zijn in de architectuur. Bij dit idioom wordt aangesloten. Geen massief bouwwerk, maar een ruimtelijke structuur die de vertaling van het programma erachter geeft. Licht, lucht en ruimtelijkheid vertaald in veel glas en buitenruimtes die binnen de kaders vallen.

De hofzijde is een stuk soberder uitgevoerd, de horizontale belijning van de balkons lopen over de volledige gevel waardoor de kern en de woning verborgen ligt en nauwelijks meedoen aan de architectonische expressie in het hof.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

Auto

De gemeente Rotterdam heeft op 14 december 2017 het paraplubestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Rotterdam” vastgesteld. Met het verdwijnen van de grondslag voor het toetsen aan stedenbouwkundige aspecten in de gemeentelijke bouwverordeningen, is het wenselijk op een andere wijze te voorzien in een toetsingskader voor parkeren. Met het parapluplan wordt voor het gehele gemeentelijke grondgebied voorzien in een kader waaraan ontwikkelingen kunnen worden getoetst op parkeeraspecten. Het parapluplan legt de koppeling met de gemeentelijke “Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018”. Een nieuwe ontwikkeling dient aan de regels uit deze uitvoeringsnota te voldoen.

Parkeervraag

In de beleidsregeling is onderscheid gemaakt tussen drie gebiedstypen, te weten:

- A. Hoogstedelijk gebied (zoals Centrum, Provenierswijk, Middelland, Katendrecht, Afrikaanderwijk, Entrepot en Feijenoord).
- B. Stadswijken (overige vooroorlogse gebieden, inclusief aangrenzende ontwikkelgebieden Merwe/Vierhaven, Hart van Zuid en Erasmus Universiteit/Woudesteijn).
- C. Overig gebied (omliggende woon, werk- en recreatiegebied, inclusief Hoogvliet, Pernis, Heijplaat, Rozenburg, Hoek van Holland en het havengebied).

De projectlocatie is gelegen in het gebiedstype ‘hoogstedelijk gebied’. Voor woningen tussen de 85 en 120 m² GBO bedraagt de parkeernorm in het hoogstedelijk gebied 1,0. Deze norm is op de voorgenomen ontwikkeling van toepassing. Derhalve bedraagt het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de voorgenomen ontwikkeling 8 (1,0 x 8 woningen = 8 parkeerplaatsen).

Om meer flexibiliteit in de parkeernormen aan te brengen, zijn in de beleidsregeling bijzondere vrijstellingen van de parkeereis opgenomen. De bijzondere vrijstellingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en de inzet van de alternatieven voor de vraag naar autoparkeerplaatsen. Door toepassing van de bijzondere vrijstellingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. Een van de bijzondere vrijstellingen is de nabijheid bij OV-stations. Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van een OV-station (welke is opgenomen in de beleidsregeling) wordt de autoparkeereis verminderd conform het percentage zoals genoemd in de beleidsregeling (dit is weergegeven in onderstaande tabel).

figuur 8. Vrijstelling parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer (bron: Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018)

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0-400 meter	400-800 meter	800-1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations binnen zone A en B			
Overige tramhaltes binnen zone A			
RSR/metrostations zone C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in zone B			
RSR/metrostations in Hoek van Holland en Nesselande	-10%	-5%	0
Overige tramhaltes in zone C			
Alexander	0	0	0

De projectlocatie is op minder dan 400 meter van het station Beurs gelegen. Dit betekent dat een reductie van 40% op de parkeernorm mag worden gehanteerd. Dit resulteert in een totale parkeervraag van 5 parkeerplaatsen (40% van 8 parkeerplaatsen = 4,8 parkeerplaatsen).

Realisatie parkeerplaatsen

Het uitgangspunt van de beleidsregeling is dat het parkeren volledig op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Op grond van artikel 4 van de beleidsregeling kan afgeweken worden van de eis van parkeren op eigen terrein. Sub a van dit artikel bepaalt dat het bevoegd gezag geheel of gedeeltelijk kan afwijken van de eis tot het parkeren op eigen terrein, indien er structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een loopafstand genoemd in figuur 9 (van deze ruimtelijke onderbouwing). Deze alternatieve parkeervoorzieningen zijn in beginsel niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen.

figuur 9. Maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein (bron: Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018)

	Autoparkeren voor bewoners	Autoparkeren voor werkenden of bezoekers	Fietsparkeren
A. Hoogstedelijk gebied	600 m	900 m	300 m
B. Stadswijken	300 m	600 m	100 m
C. Overig gebied	100 m	300 m	50 m

Initiatiefnemer is met APCOA Parking overeengekomen dat de toekomstige bewoners van de voorgenomen ontwikkeling medio 2020 ten minste vijf 24/7 parkeerabonnementen af kunnen sluiten. Hiervan hebben zij een schriftelijke garantie ontvangen. APCOA Parking bevindt zich op ca. 100 meter loopafstand van de projectlocatie (aan de Westblaak 88) en de parkeergarage beschikt in totaal over 780 parkeerplaatsen. Daarmee wordt voldaan aan de maximale loopafstanden die gelden voor het hoogstedelijk gebied (600 meter) en kan gebruik worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid zoals

genoemd in artikel 4 sub a van de beleidsregeling. Derhalve wordt voldaan aan de parkeervraag van de voorgenomen ontwikkeling.

Fiets

Naast het voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de auto dient ook te worden voorzien in genoeg stallingsruimte voor de fiets. De 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' verwijst voor de fietsparkeernormen bij de functie wonen vooralsnog naar het Bouwbesluit 2012. Indien de regeling uit het Bouwbesluit vervalt, zijn in de beleidsregeling aanvullende beleidsregels opgenomen.

Ten tijde van het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing voor de ontwikkeling van de Kleine Admiraal is de fietsparkeerregeling ex. artikel 4.30 en 4.31 uit het Bouwbesluit 2012 van kracht. In de aan te vragen omgevingsvergunning bouwen vindt deze toets aan het Bouwbesluit plaats. Er kan vanuit worden gegaan dat in voldoende mate in bergingen t.b.v. fietsen wordt voorzien.

Verkeersgeneratie en ontsluiting

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is de CROW-rekentool geraadpleegd. Hierbij hebben de volgende invoergegevens als uitgangspunt gediend: hoofdgroep wonen – centrum Rotterdam – 8 x huur, etage, duur. De verkeersgeneratie op een maatgevende openingsdag (gemiddelde maand) bedraagt 40 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag). De ontsluiting van de parkeerplaatsen – in de APCOA Parking – vindt plaats op de Hartmansstraat. De Hartmansstraat wordt op zijn beurt weer ontsloten op de Westblaak. Daar de parkeerplaatsen reeds in de APCOA Parking aanwezig zijn vindt er feitelijk gezien geen toename in verkeersgeneratie plaats.

4.3.3 Conclusie

Middels de afwijkingsbevoegdheid die de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018' biedt, wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de voorgenomen ontwikkeling. De vijf parkeerplaatsen kunnen namelijk worden afgenomen in de APCOA Parking. Hiervoor heeft initiatiefnemer reeds een schriftelijke garantie ontvangen. Doordat de parkeerplaatsen reeds in de APCOA Parking aanwezig zijn vindt er feitelijk geen toename in verkeersgeneratie plaats. Tevens wordt gebruik gemaakt van de huidige ontsluiting van de parkeergarage. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de verkeer- en parkeeraspecten geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Archeologie en cultuurhistorie

4.4.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2021 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

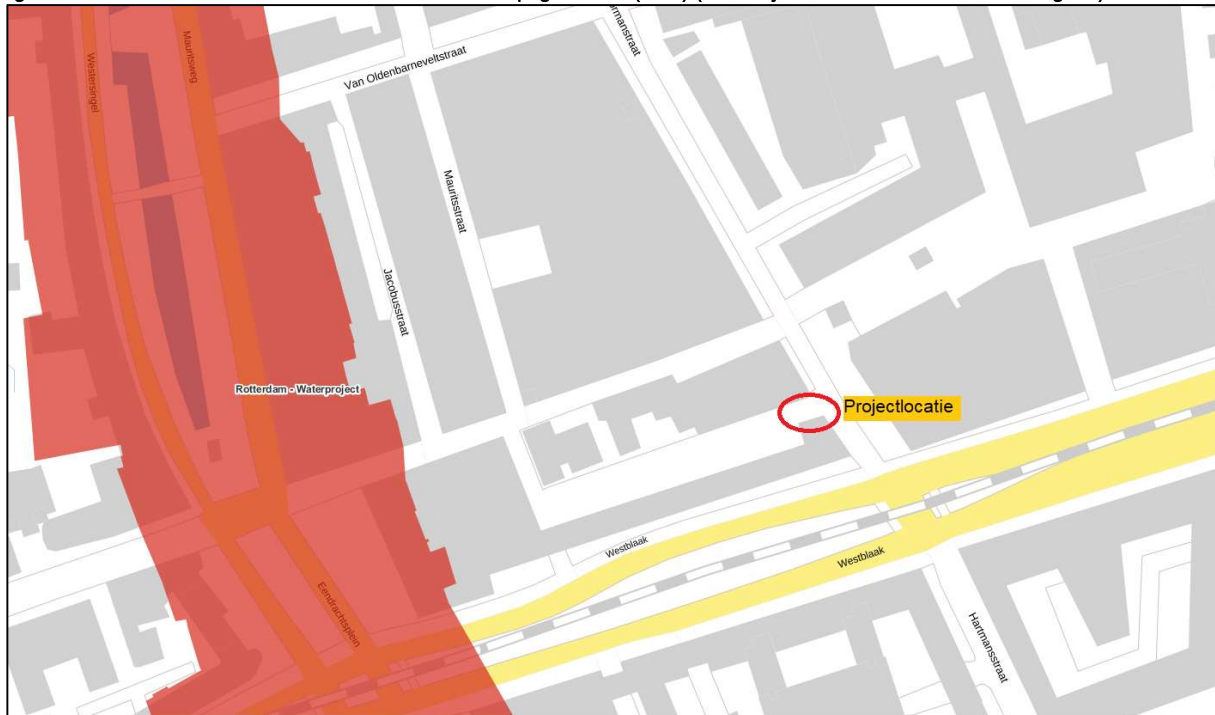
4.4.2 Archeologie in relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is op basis van het vigerende bestemmingsplan "Cool" gelegen binnen het 'archeologisch waardevol gebied B'. Op grond van deze bestemming is het in het belang van de archeologische monumentenzorg verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 1 meter beneden maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m². De grondroerende werkzaamheden voor de voorgenomen ontwikkeling vinden over een oppervlakte van circa 190 m² plaats. Derhalve valt de voorgenomen ontwikkeling binnen de vrijstelling en is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Archeologie Rotterdam heeft dit oordeel bevestigd (kenmerk: AS20/11159-20/0016997). 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.

4.4.3 Cultuurhistorie in relatie tot ontwikkeling

In de huidige situatie is op de projectlocatie enkel verharding aanwezig. De projectlocatie heeft geen monumentale waarde en is eveneens niet gelegen in een gebied met cultuurhistorische waarde dan wel in een beschermd stads- en dorpsgezicht.

figuur 10. Uitsnede kaart van beschermde stads- en dorpsgezichten (rood) (bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



4.4.4 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Water

4.5.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Beleid hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder: HHSK) is vastgelegd in het Waterbeheerplan HHSK 2016-2021, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, algemene regels bij de Keur, peilbesluiten, leggers en andere documenten (zie: www.hhsk.nl/diensten/publicaties). In deze documenten heeft HHSK de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard vastgelegd. HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken.

Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;
- De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteitseisen;
- Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd;
- Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

In zijn algemeenheid geldt dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur, tenzij voor de activiteit algemene regels van toepassing zijn.

Beleid Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen 2012

De Verenigde Vergadering van het hoogheemraadschap heeft op 27 juni 2012 het Beleid Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen 2012 vastgesteld. Dit beleid heeft tot doel om ongewenste effecten van verhardingstoename op het watersysteem te voorkomen. Een belangrijk ongewenst effect van verhardingstoename is de versnelde afvoer van neerslag. Voor verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorwaarden beschreven om de te verwachten effecten op het watersysteem te compenseren.

Toetsingscriteria

Er wordt onderscheid gemaakt in drie typen plannen: kleine, middelgrote en grote ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand is per type toegelicht hoe HHSK omgaat met de typen ruimtelijke ontwikkelingen:

1. Kleine plannen: plannen met een verhardingstoename tot 500 m²

Voor kleine ruimtelijke ontwikkelingen met een verhardingstoename is geen compensatie noodzakelijk. Kleine plannen hebben een gering effect op de waterhuishouding. Daarnaast bestaat er een zekere onzekerheid in berekening door de invoergegevens, berekeningsmethode en gevolgen van de klimaatsverandering. Door rekening te houden met de onzekerheid en om onevenredige belasting van de organisatie door dergelijke plannen te voorkomen, wordt compensatie voor een geringe verhardingstoename kwijtgescholden. Deze kwijtschelding, namelijk de aftrek van 500 m² verhardingstoename, geldt in verband met gelijkheid voor alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen het beheergebied van HHSK

- Voor middelgrote plannen past HHSK een gestandaardiseerde berekeningsmethode toe op basis van de normen voor waterkwantiteit. Dit levert voor de ontwikkelaar van het plan een compensatie-eis op, uitgedrukt in m² wateroppervlak. Dit is een percentage van de verhardingstoename. De compensatie-eis verschilt per gebied.*

- Bij grote plannen wordt maatwerk toegepast. Bij dergelijke plannen wordt het plangebied veelal grotendeels heringericht. Dit biedt mogelijkheden om systeemaanpassingen door te voeren. Het is daarom gewenst om de waterhuishouding in het gebied apart te beschouwen. HHSK zal daarom het watersysteem bij grote plannen apart doorrekenen.*

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Ten behoeve van deze ontwikkeling is op 7 januari 2020 de digitale watertoets doorlopen. Op basis van de gegeven antwoorden concludeert het hoogheemraadschap dat er een waterstaatkundig belang is. De waterstaatkundige belangen worden door het uitvoeren van dit plan echter niet of slechts beperkt beïnvloed. Het hoogheemraadschap geeft daarom een positief wateradvies. Het advies is verwerkt in onderhavige waterparagraaf. Waar nodig is het advies meegenomen in de ontwikkeling.

Bij de totstandkoming van het project worden uitlogbare materialen, zoals lood, koper en zink, zo veel mogelijk vermeden, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

De projectlocatie is in de huidige situatie reeds volledig verhard. Met de voorgenomen ontwikkeling vindt geen toename aan verharding plaats. Watercompensatie is derhalve niet noodzakelijk.

De projectlocatie is niet in of in beschermingszone van een primaire/secundaire waterkering gelegen.

An aerial map of the Westblaak area in Rotterdam. The map shows various streets including Oostmaat, Crespelstraat, Binnenwegje, Kerkweg, Westblaak, Boompark, and Boompark. A red circle highlights a specific location on the map, which is labeled 'Projectlocatie' in a yellow box. The map also shows several buildings, including the Westblaak and the Boompark, and a large area of greenery along the Westblaak.

Riolering

De appartementen worden aangesloten op het bestaande rioolstelsel. De appartementen worden voorzien van een gescheiden rioolstelsel.

4.5.3 Conclusie

De ontwikkeling heeft geen (significant) negatieve invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Het waterspect vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Algemeen

Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG)

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

figuur 1 Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Funcitiescheiding

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

Funcatiemenging

Binnen gebieden met functiemenging heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De richtafstanden zijn dan niet toepasbaar. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieu categorieën:

- categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen: de eisen uit het Bouwbesluit zijn toereikend;

- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Voor de diverse functies binnen een functiemengingsgebied zijn echter wel voorwaarden gesteld. Parkeergarages en supermarkten dienen in principe bouwkundig afgescheiden van andere gevoelige functies plaats te vinden vanwege de milieubelasting die zij kunnen veroorzaken. Verder moet het gaan om:

- Kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- Productie en laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- De activiteiten, inclusief opslag, geschieden hoofdzakelijk in pandig.

‘Rotterdamse systematiek’

De VNG-lijst is vertaald naar de Rotterdamse situatie. Hiervoor is de gemeente Rotterdam verdeeld in vijf gebiedstypen, te weten:

- 'rustige woonwijk'; de woonvlekken zijn gescheiden van de werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 2;
- 'gemengd woongebied'; het gaat hier om een bepaalde mate van functiemenging. Er is geen strikte scheiding tussen woon-, werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 3;
- 'industriegebied I'; dit zijn gebieden met overwegend lichte en middelzware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 4;
- 'industriegebied II'; gebieden met overwegend middelzware tot zware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 5;
- 'industriegebied III'; overwegend zware bedrijven voeren binnen deze gebieden de boventoon. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 6.

Naast de gebiedstypen die bepaald worden door de mate van menging van bedrijfsactiviteiten en wonen, zijn er ook gebieden waarin géén dan wel nagenoeg geen bedrijfs- en woonfuncties voorkomen. Deze gebieden worden aangeduid als overgangsgebieden en worden gelijk gesteld met 'gemengde wijk'. Dit houdt in dat ook hier activiteiten toegestaan zijn tot en met milieucategorie 3.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van het vigerende bestemmingsplan “Cool” maakt het projectgebied volgens de Rotterdamse systematiek onderdeel uit van een gemengd woongebied. In gemengd woongebied is sprake van een bepaalde mate van functiemenging. In het vigerende bestemmingsplangebied zijn enkel bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 2 toegestaan.

In de directe omgeving van de projectlocatie, waar de acht appartementen worden gerealiseerd, is de bebouwing bestemd tot ‘Centrumvoorzieningen II’ en ‘Centrumvoorzieningen IV’. Binnen deze bestemmingen zijn maatschappelijke voorzieningen, winkels, hotels en horeca, kantoren, bedrijven en woningen toegestaan. Allen tot maximaal categorie 2 uit de VNG-handreiking. Op basis van de systematiek van functiemenging zijn activiteiten in categorie 2 aan te merken als activiteiten in categorie B. Dit houdt in dat activiteiten toelaatbaar zijn indien deze bouwkundig zijn afgescheiden van de woningen.

De voorgenomen ontwikkeling wordt als het ware ingeklemd tussen de belendende panden. De beoogde woningen worden derhalve bouwkundig afgescheiden van de omliggende gemengde functies. Er wordt voldaan aan de voorwaarden uit zowel de VNG-handreiking als de Rotterdamse systematiek.

Aanvullend is door Wolf+Dikken in een notitie specifiek aandacht besteed aan het onderdeel geluid in het kader van bedrijven en milieuzonering. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan alle richtafstanden. De richtafstand waarborgt dat voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten en geluidgevoelige bestemmingen wordt gerealiseerd. Indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden,

kan verdere toetsing voor het aspect geluid achterwege blijven: inpassing van woningen nabij bedrijven is dan mogelijk. De notitie van Wolf+Dikken is opgenomen in de bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing. Uit de notitie volgt dat, na navraag bij de DCMR, geen maatwerkvoorschriften ten aanzien van geluid voor bedrijven in de omgeving van de projectlocatie bekend zijn. Er is derhalve getoetst aan het stappenplan van de VNG ter beoordeling van eventuele geluidhinder. Aan alle richtafstanden wordt voldaan waardoor, conform het stappenplan, geen nadere toetsing hoeft plaats te vinden en sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.6.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Op de risicokaart is te zien dat

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting.
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen.
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute, te weten de Nieuwe Maas en de spoorlijn (bij Rotterdam Centraal station). De projectlocatie is op respectievelijk 800 meter en 900 meter afstand gelegen. Derhalve ligt de projectlocatie wel binnen het invloedsgebied, maar niet binnen het groepsrisico-aandachtsgebied.
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

figuur 12. Uitsnede risicokaart (bron: www.nederland.risicokaart.nl)

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.8.1 Algemeen

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Mees Ruimte & Milieu | 19087

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Wolf+Dikken adviseurs is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Hieronder wordt de conclusie van het onderzoek weergegeven. Het volledige onderzoek is als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Op grond van de uitgevoerde berekeningen zijn de volgende conclusies getrokken:

- De voorkeursgrenswaarde wordt, na aftrek van 5 dB conform art. 110g Wgh, overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Karel Doormanstraat en Boomgaardhof.
- De hoogst optredende geluidbelasting wordt veroorzaakt door het wegverkeer op de Karel Doormanstraat en bedraagt 56 dB na aftrek van 5 dB conform art. 110 Wgh.
- De maximaal te ontheffen waarde wordt overschreden ter plaatse van de voorgevel. Het bouwplan voorziet hierin met een dove gevel, met uitzondering van de delen waar een akoestisch gesloten borstwering aanwezig is.
- De hoogst optredende gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle wegen bedraagt 71 dB, excl. aftrek art. 110 Wgh.

Op grond van het hogere waardenbesluit van het vigerende bestemmingsplan 'Cool' is gebleken dat het treffen van maatregelen ter verlaging van de geluidbelastingen niet doeltreffend is en stuit op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard. Het bovenstaande in acht nemende, wordt aanbevolen om Burgemeester en wethouders te verzoeken een hogere grenswaarde aan de gevels van woningen met een geluidbelasting welke hoger is dan 48 dB vast te stellen. In onderstaande afbeelding is weergegeven voor hoeveel woningen dit geldt.

figuur 13. Uitsnede tabel met overzicht hogere grenswaarden (bron: akoestisch onderzoek Wolf+Dikken adviseurs)

tabel 3 – overzicht hogere grenswaarden			
object	aantal	geluidsbron	max. hogere waarde(n) in dB
woningen	1	Karel Doormanstraat	56
	2		55
	1		54
	2		53
	1		52
	1		51
	1	Boomgaardhof	52
	2		51

Bij het verlenen van de hogere grenswaarden door het bevoegd gezag, zal worden beoordeeld of de plattegronden van de woningen voldoen aan het Rotterdams ontheffingenbeleid (aanwezigheid geluidluwe gevels). De plattegronden van de woningen voldoen aan deze eisen.

4.8.3 Conclusie

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat een verzoek tot hogere waarden dient te worden gedaan. Aan de voorwaarden voor het verlenen van deze hogere waarden wordt voldaan. Daarnaast wordt voor een woning voorzien in een dove gevel en voor delen van deze woningen in een akoestisch gesloten borstwering. Het aspect geluid vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van acht appartementen. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentraties voor een bepaald jaar zijn ter plaatse van een projectgebied. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van een planlocatie.

De NSL Monitoringstool (geraadpleegd d.d. 7 januari 2020) laat zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2020 van stikstofdioxide NO₂ 36,1 µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 21,7 µg/m³ en van fijnstof PM_{2,5} 12,8 µg/m³ zijn. De grenswaarde voor toetsing van de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide NO₂ is 40 µg/m³, voor fijnstof PM₁₀ is 40 µg/m³ en voor fijnstof PM_{2,5} is 25 µg/m³. De maximale bijdrage van het extra verkeer is niet van zodanige omvang dat de concentraties van zowel fijnstof als stikstofdioxide de grenswaarden overschrijden. Daar komt nog bij dat feitelijk gezien geen sprake is van extra toename van het verkeer, daar de parkeerbehoefte wordt opgevangen in een reeds bestaande parkeergarage.

tabel 5.6 Achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied (bron: nsl-monitoring.nl)

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie t.p.v. rekenpunt ID 15954402		
	NO2 (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	PM2,5 (µg/m ³)
2020	36,1	21,7	12,8
Grenswaarden	40	40	25

4.9.3 Conclusie

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.10 Natuur

4.10.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Natuurnetwerk Nederland

Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Soortenbescherming

Voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling vinden geen sloopwerkzaamheden plaats. De voorgenomen bebouwing wordt ingeklemd tussen de belendende panden. Daarnaast is de projectlocatie volledig verhard. Gelet op het feit dat geen sloopwerkzaamheden uitgevoerd worden en het stenige karakter van de locatie, is er geen aanleiding om een quickscan flora en fauna op te stellen. Ten tijde van de bouwwerkzaamheden is de zorgplicht uit de Wet natuurbescherming van toepassing. Vooralsnog is er geen aanleiding om aan te nemen dat met de voorgenomen ontwikkeling beschermde (verblijfplaatsen van) flora en fauna aanwezig zijn dan wel verstoord worden op de projectlocatie.

Gebiedsbescherming

Door Van der Goes & Groot is een Aeries-berekening uitgevoerd. De conclusie van deze berekening wordt hieronder weergegeven. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 3 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Uit de Aeries-berekening volgt dat de maximale projectbijdrage van de aanleg en het gebruik van de gebouwen 0,00 mol/ha/jaar op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen bedraagt. De stikstofdepositie die uitvoering van de plannen zal veroorzaken vormt een zodanig gering percentage van de kritische depositiewaarde van de meest kritische ter plaatse voorkomende stikstofgevoelige habitattypen, dat er ecologisch gezien geen zichtbare of meetbare effecten zullen optreden en er zeker geen sprake is van significante gevolgen waardoor de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden in gevaar zouden kunnen komen.

De hoogste bijdrage van het project betreft de tijdelijke inzet en het tijdelijke effect van mobiele werktuigen. Deze tijdelijke effecten zijn vaak gemakkelijker op te vangen door de natuurlijke fluctuaties binnen het natuurgebied of eventueel herstelbeheer, dan effecten van permanente activiteiten.

4.10.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Bodem

4.11.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van acht appartementen. De appartementen beschikken over een balkon. De toekomstige bewoners komen derhalve niet in aanraking met de bodem. Ten behoeve van deze planologische procedure is een bodemonderzoek derhalve niet vereist. Ten tijde van de aanvraag om een omgevingsvergunning bouwen dient wel een bodemonderzoek overlegd te worden, daar dit een indieningsvereiste vormt.

4.11.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt voor de gewenste woonfunctie geen belemmering.

4.12 Duurzaamheid

4.12.1 Algemeen

In 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders van gemeente Rotterdam het programma 'Duurzaam 2015 – 2018, duurzaam dicht bij de Rotterdammer' vastgesteld. De gemeente werkt aan een gezonder Rotterdam voor iedereen. Dat doet ze door voor en met Rotterdammers te investeren in duurzaamheid. Hierbij staan drie ambities van de bestuurlijke opdracht voor 2030 centraal:

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

De prioriteiten staan beschreven in het Programma Duurzaam 2015 – 2018 en het daarin opgenomen PLUS Programma Duurzaam. Kort samengevat zien de programma's toe op de volgende prioriteiten:

- verbetering van de luchtkwaliteit;
- ondersteuning van duurzame initiatieven van Rotterdammers;
- droge voeten en veerkracht;
- duurzame energieopwekking;
- sterke en innovatieve economie;
- de zon als bron;
- energiebesparing voor bewoners;
- groene gebouwen;
- Rotterdam energie-infrastructuurplan.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt op verschillende wijzen bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen.

Gebouwspecifiek

Het bouwplan wordt gerealiseerd met duurzame levensloopbestendige materialen die niet snel verouderen en lang mee gaan. Daarnaast wordt de ontwikkeling gasloos uitgevoerd. Hiervoor wordt waarschijnlijk aangesloten op stadsverwarming. De temperatuurverwarming in de appartementen vindt plaats in de vorm van vloerverwarming. Dit heeft een lage temperatuurverwarming tot gevolg.

Door het casco van het gebouw – bestaande uit beton en staal – is het appartementengebouw toekomstbestendig. Een zeer aanzienlijk deel van het gebouw gebonden elektra verbruik van de appartementen zal lokaal worden opgewekt door middel van de PV- panelen op de daken.

Duurzame ontwikkeling

De initiatiefnemer streeft er altijd naar om een groot deel van de werkzaamheden in het betreffende werkgebied uit te besteden. Dit wordt altijd gedaan door lokale ondernemers te betrekken en in te zetten bij de realisatie van de plannen. In dit geval wordt aan een lokale makelaar en een lokale hoofdaannemer nadrukkelijk de vraag gesteld om ook het werk bij/van zijn onderaannemers en leveranciers, waar mogelijk lokaal uit te besteden.

4.12.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de doelstellingen uit het programma 'Duurzaam 2015 – 2018, duurzaam dicht bij de Rotterdammer'.

4.13 (Vormvrije) m.e.r.-beoordeling

4.13.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen activiteiten zijn niet (vormvrij) m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Er is geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. onder categorie D11.2. De ontwikkeling betreft een nieuw (woon)gebouw van 29 meter hoog dat wordt ingepast tussen bestaande bebouwing. De functie op locatie zal veranderen, maar de impact van de beoogde situatie is vergelijkbaar met de bestaande situatie. De doorgang naar de op de binnenplaats gelegen

parkeerplaatsen en parkeergarage wordt alleen vernauwd. Deze vernauwing leidt tot een meer omsloten karakter van de Boomgaardhof wat tot positieve effecten kan leiden voor onder andere geluiduitstraling. De acht nieuwe woningen zullen leiden tot een zeer beperkte verkeerstoename. De locatie ligt in een bestaande stedelijke omgeving met hoge gebouwen en vergelijkbare functies.

5 Beschrijving uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een overeenkomst gesloten tussen gemeente Rotterdam, Mahler Vastgoed en Groosman. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie

Door de initiatiefnemer is met de directe burens van de projectlocatie gesproken in het kader van de voorgenomen ontwikkeling. Uit deze gesprekken zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen, waaronder de wens om de aansluiting van de glazen wand van de Kleine Admiraal op het naastgelegen pand verder naar achteren te brengen. Dit aandachtspunt is in de nadere planuitwerking meegenomen.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid

De initiatiefnemer heeft als doel op de projectlocatie acht appartementen te realiseren. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.

Bijlage

1 Notitie bedrijven en milieuzonering geluid –
Wolf+Dikken

Bijlage

2 Akoestisch onderzoek – Wolf+Dikken

Bijlage

3 Stikstofdepositieberekening – Van der
Goes & Groot

