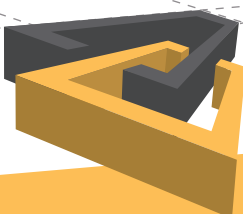


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

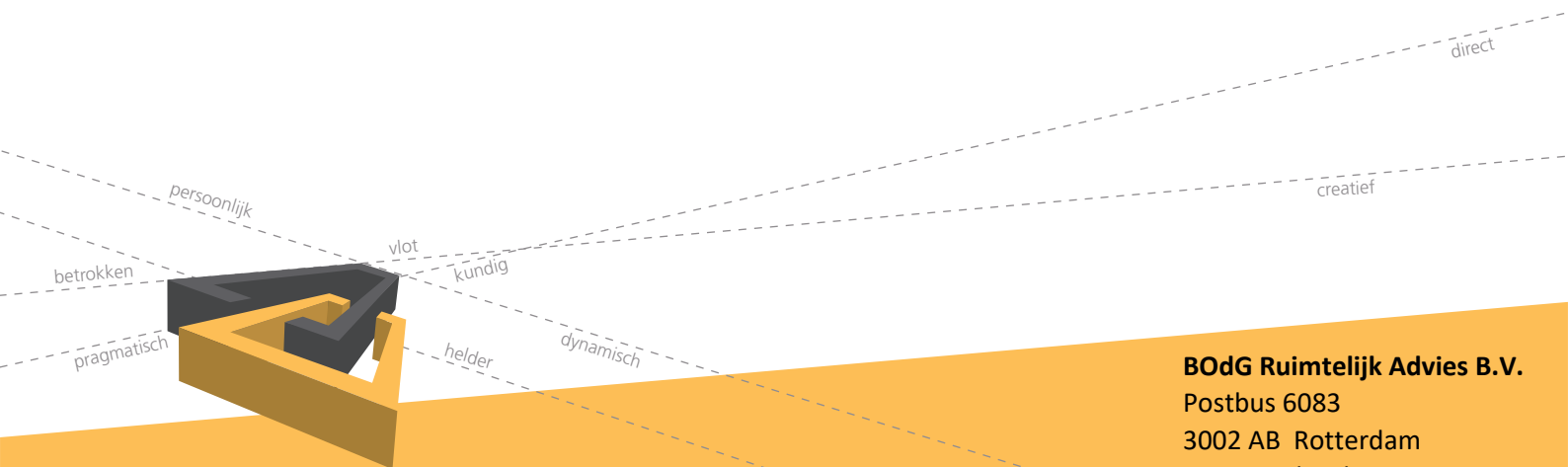
PALLADIO, PRINSENLAND



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

PALLADIO, PRINSENLAND

Datum	6 december 2019
In opdracht van	ERA Palladio C.V.



BOdG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	11
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	12
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Omgeving en Huidig gebruik.....	15
3.2 Projectbeschrijving	17
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	19
4.1 Water	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geluid.....	21
4.4 Luchtkwaliteit	22
4.5 Externe veiligheid	22
4.6 Bodem.....	23
4.7 Archeologie	24
4.8 Flora en fauna	25
4.9 Duurzaamheid.....	27
4.10 Milieueffectrapportage	27
5. UITVOERBAARHEID	29
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	29
5.2 Vooroverleg	29
6. CONCLUSIE	31

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

1. INLEIDING

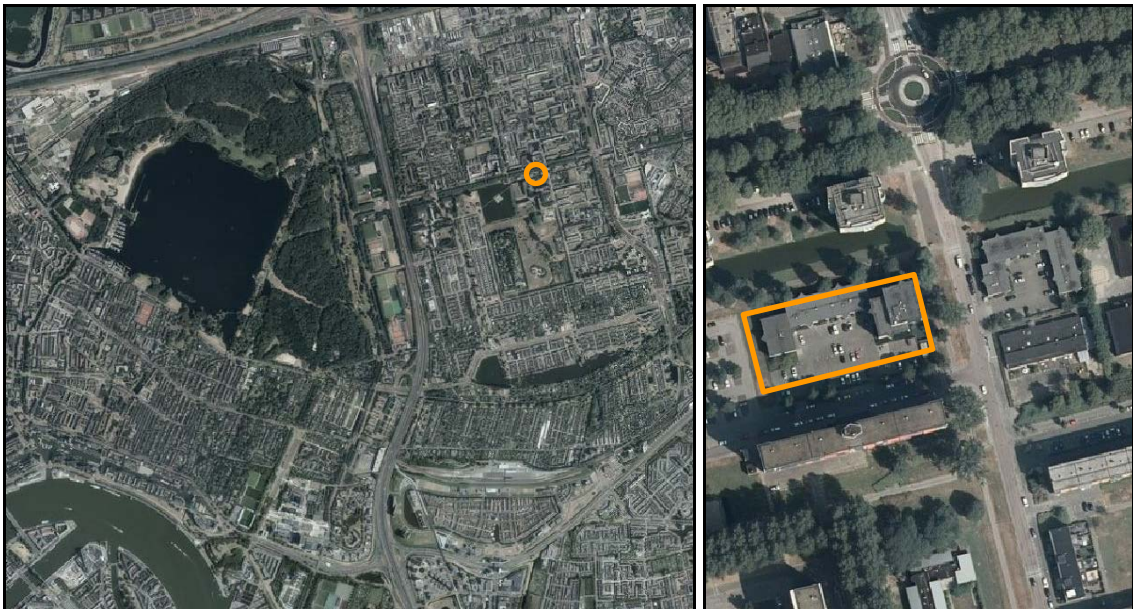
1.1 *Aanleiding*

Op de hoek van de Michelangelostraat en de Palladiostraat staat een kantoorgebouw dat niet meer voldoet aan de eisen die tegenwoordig aan dergelijke voorzieningen worden gesteld. Daarnaast leent de locatie zich uitstekend voor een woonfunctie. Het voornemen bestaat dan ook om het bestaande pand te vervangen door een woongebouw.

Het beoogde bouwplan is in strijd met de bouwregels uit het geldende bestemmingsplan "Het Lage Land - Oosterflank". De gemeente Rotterdam is echter bereid medewerking te verlenen om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken. Daartoe is het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk en dient een ruimtelijke procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo te worden doorlopen. Voor deze procedure dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Dit document voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen in de wijk Prinsenland, een wijk in het stadsdeel Prins Alexander ten oosten van het centrum van Rotterdam. De locatie bevindt zich op de hoek van de Michelangelostraat en de Palladiostraat, die respectievelijk de oost- en zuidgrens vormen van het projectgebied. De west- en noordgrens zijn minder helder waarneembaar en worden gevormd door de grens van het perceel dat kadastraal bekend staat als Kralingen, sectie K, nummer 879.

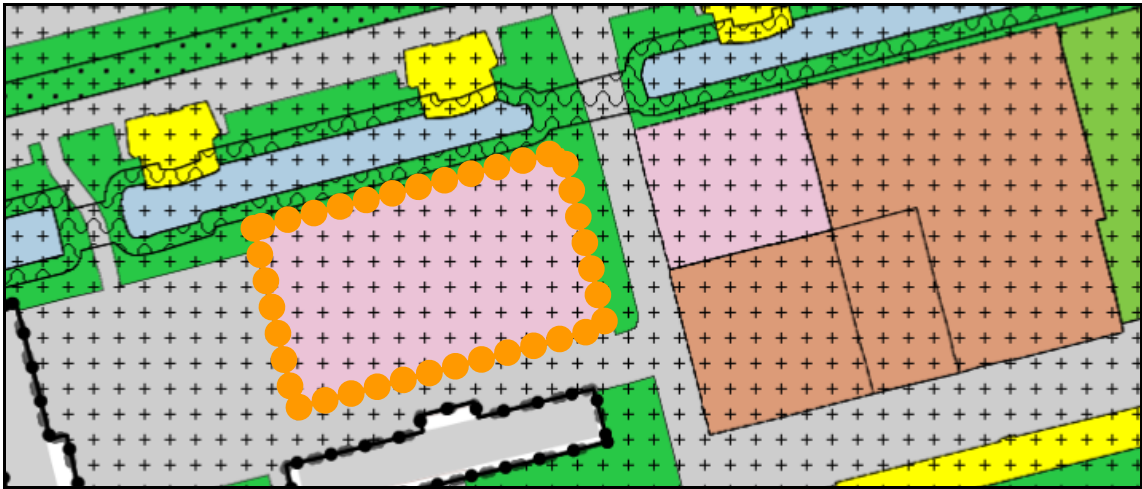


Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied in Rotterdam (links) en in de directe omgeving (rechts).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied is het bestemmingsplan "Het Lageland - Oosterflank" het vigerend juridisch planologisch kader. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 10 maart 2019. In dit bestemmingsplan is de locatie voorzien van een bestemming 'Kantoor'. Daarmee is het huidige pand uitsluitend te gebruiken als kantoor met bijbehorende voorzieningen, zoals erf, ontsluitingswegen, parkeerplaatsen en groen. De

maximale bouwhoogte en het bebouwingspercentage van het perceel mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. Voor deze locatie betreft dat een maximum bouwhoogte van negen meter en een bebouwingspercentage van 30%.



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan "Het Lage Land - Oosterflank " (projectgebied oranje omkaderd).

Naast de hoofdbestemming is het gehele plangebied voorzien van een dubbel-bestemming "Waarde – archeologie". Deze dubbelbestemming beschermt eventuele archeologische waarden. Het uitvoeren van bouw- en/of graafwerkzaamheden met een oppervlak van meer dan 200 m² en die dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld is toegestaan, nadat uit (eventueel) archeologisch onderzoek blijkt dat aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Het bestemmingsplan bevat geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan het beoogde bouwplan kan worden toegestaan. In de toelichting wordt wel melding gemaakt van deze ontwikkeling aan de Palladiostraat, maar wordt tevens aangegeven dat vanwege de nog premature status daarvan is gekozen voor een aparte ruimtelijke procedure.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatie gebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de gewenste ontwikkeling te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De procedure ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig doorlopen met de vergunning voor de daadwerkelijke bouw.

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

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

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

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

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met het Rijksbeleid. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Het beoogde bouwplan betreft de vervanging van een bestaand kantoorpand ten behoeve van de realisatie van een woongebouw met 96 appartementen. De ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam en heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Op basis van het Rijksbeleid kunnen de decentrale overheden maatwerk leveren en inspelen op specifieke wensen. Daarnaast blijkt uit paragraaf § 2.4, dat het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee aan de SER-ladder. Geconcludeerd wordt, dat het plan in overeenstemming is met de SVIR.

2.2 *Provinciaal beleid*

Het provinciale omgevingsbeleid voor de fysieke leefomgeving bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Naast de kaders maken uitvoeringsprogramma's en plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit, deel uit van het provinciale omgevingsbeleid. In de uitvoeringsprogramma's en plannen zijn operationele doelstellingen opgenomen om zichtbaar te maken op welke wijze het beleid wordt gerealiseerd.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 april 2019 in werking is getreden, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: the next level.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 20 februari 2019 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 april 2019 in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen.

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om de bebouwde ruimte beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele ruimtelijke plannen.

Conclusie

Met de realisatie van de beoogde woongebouw wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan de provinciale doelstelling om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan het behoud en de versterking van bestaande stedelijke gebieden. Het stedelijk wonen wordt geïntensiveerd en de ontwikkeling leidt tot een afname van verouderde kantoorruimte op een goed bereikbare locatie binnen de bebouwingscontour uit de provinciale verordening. Daarnaast is de ontwikkeling voorzien in een gebied waar meerdere transformaties zijn voorzien. Dit draagt bij aan een duurzame verbetering van de omgevingskwaliteit. Ook sluit de ontwikkeling aan op de vraag naar woningen in Rotterdam. Gesteld kan worden dat daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook § 2.4) en dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk 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 woonconsumenten. Verdichting, bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed, worden daarbij ingezet als katalysator.

Extra woningen dragen daarnaast bij aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid, maar leveren ook een essentiële bijdrage aan de levendigheid en diversiteit van de stad. In de Stadsvisie wordt met betrekking tot de wijken in het gebied Prins Alexander gesteld, dat over het algemeen sprake is van een goede kwaliteit en dat ze belangrijk zijn voor de woningmarkt in Rotterdam. Het karakter hoeft dan ook niet ingrijpend te wijzigen, maar de wijken behoeven vanzelfsprekend wel aandacht om het kwaliteitsniveau te handhaven en/of te verbeteren.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

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

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:
 - o de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
 - o 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
 - o woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:
 - o een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad;

- o ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden; en
- o energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:
 - o het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
 - o betaalbaarheidsproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk;
 - o goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken;
 - o toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt; en
 - o woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

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

Aanpak kantorenleegstand

Op 5 april 2011 is het actieprogramma 'Aanpak Kantorenleegstand' vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Zoals de titel van het programma aangeeft, heeft het tot doel om de fors opgelopen leegstand aan kantoorruimte in Rotterdam terug te dringen. De leegstandsaanpak is tevens benoemd in het Programma voor Regionale en Stedelijke Economie. In dit Actieprogramma is aangegeven hoe de aanpak kantorenleegstand vorm krijgt. Daarbij is samen met de markt gewerkt aan een plan voor de aanpak van langdurig leegstaande kantoorgebouwen. Het gaat hierbij om afstemming, krachtenbundeling, samenwerking op het niveau van gebieden en experimenteren bij nieuwe concepten. Zogenaamde 'incourante kantoorgebouwen' worden daarbij zoveel mogelijk uit de markt gehaald door te stimuleren deze gebouwen te herontwikkelen en/of te transformeren.

Conclusie

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt beoogd om een nieuw woongebouw te realiseren op een locatie waar reeds bebouwing aanwezig is in de vorm van een (verouderd) kantoorgebouw. Het voornemen voldoet daarmee aan het gemeentelijke actieprogramma 'Aanpak Kantorenleegstand'. De ontwikkeling draagt tevens bij aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid binnen Prinsenland en levert ook een bijdrage aan de instandhouding van de bestaande woonkwaliteit. Het voornemen past daarmee goed binnen de van toepassing zijnde gemeentelijke beleidskaders.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het besluit tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening, in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking, in werking getreden. Met deze aanpassing zijn drie leden van artikel 3.1.6 van het Bro gewijzigd. In deze leden worden eisen gesteld aan de toelichting op een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Het nieuwe derde lid maakt het mogelijk dat bij bestemmingsplan kan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt opgenomen in de toelichting van het wijzigings- of het uitwerkingsplan. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van 96 woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam. De locatie is reeds bebouwd waardoor geen sprake is van nieuw ruimtebeslag. Op

grond van het bestemmingsplan (zie § 1.4) is hier echter uitsluitend een kantoorfunctie toegestaan. Het bestaande gebouw is echter verouderd en een woonfunctie is op deze locatie een meer logische invulling. Het bestaande pand leent zich daarbij niet voor hergebruik, daarom is gekozen voor vervangende nieuwbouw.

Dat er behoefte is aan de beoogde woningen blijkt uit de meest actuele provinciale Woningbehoefteraming (WBR2016). Deze provinciale prognose is bedoeld als kwantitatieve basis voor het woningbouwbeleid en geeft de verwachte huishoudensontwikkeling weer op basis van de eigen behoefte, ofwel een “binnenlands migratiesaldo nul” per gemeente. Uit de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt evenwel dat het uitgangspunt “binnenlands migratiesaldo nul” in Rotterdam niet opgaat; de groei van Rotterdam wordt immers voor een belangrijk deel veroorzaakt door de vestiging van mensen van buiten de stad. De vraag naar woningen is in werkelijkheid dan ook groter, hetgeen ook blijkt uit de krapte op de markt. Het Rotterdamse coalitieakkoord 2018-2022 speelt hierop in door het aantal te realiseren woningen binnen deze periode flink op te schroeven tot 18.000 woningen.

Gesteld wordt dat behoefte bestaat aan de te realiseren woningen en daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De herontwikkeling past dan ook binnen het nationaal en provinciaal beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Omgeving en Huidig gebruik*

3.1.1 *De wijk Prinsenland*

Zoals aangegeven is het projectgebied gelegen in de wijk Prinsenland, centraal binnen het stadsdeel Prins Alexander. De wijk wordt geografisch begrensd door de Calandlijn aan de zuidzijde, de Prins Alexanderlaan aan de oostzijde en de Rijksweg A16 aan de westzijde. Aan de noordzijde vormt de Prinsenlaan de begrenzing. Het projectgebied bevindt zich in de directe nabijheid van deze laan en daarmee bijna op de grens met de wijk Het Lage Land dat zich direct ten noorden van deze laan bevindt. De bebouwing in de directe omgeving van de projectlocatie behoort tot het oudste deel van de wijk, dat gelijktijdig met de wijk Het Lage Land in de jaren zestig van de 20^e eeuw is gebouwd. De rest van de wijk is pas in de jaren negentig gerealiseerd.



Afbeelding 3: De wijken Prinsenland (Oranje) en Het Lage Land (rood).

Qua ruimtelijke structuur en opbouw behoort het oudste deel van Prinsenland tot de wijk Het Lage Land. Deze wijk kenmerkt zich door een reeks herkenbare autonome wijken, gelegen in een stelsel van wegen en groenzones. De bebouwing aan de randen van Het Lage Land heeft dan ook geen entreezijde aan de omringende wegen en wordt door groenzones van de

infrastructuur afgeschermd. De hoofdstructuur van de wijk wordt gevormd door een combinatie van oost-westlopende structuren uit de polderverkaveling en noord-zuidlijnen volgend uit de planconcepten voor Rotterdam-Oost (het orthogonale grid). Kenmerkend voor de wijk is een zich herhalende stempelstructuur. De woonbuurten binnen de hoofdropzet zijn opgezet als flexibele bebouwingsvlekken, zonder een duidelijke begrenzing en zonder een vooraf bepaalde verkavelingsopzet. Hierdoor is tijdens de bouw van de buurten per buurt een eigen ordeningsprincipe opgezet. Zo is in een verkaveling gestapelde bouw en laagbouw gemengd, terwijl ook buurten met een homogeen karakter aanwezig zijn. Eén van de meest uitgesproken voorbeelden van een 'homogene' buurt vormen de molenwiekverkavelingen. Doordat de verscheidenheid tussen de wijken niet is ondersteund door de hoofdstructuur en de buurten niet op een heldere wijze van elkaar zijn gescheiden, is het niet altijd even duidelijk waar de ene buurt begint en de andere eindigt. Dit maakt dat de wijk een open structuur kent en de openbare ruimte doorloopt.

Hoewel Het Lage Land met zijn stempelbouw duidelijk anders is dan de wijk Prinsenland, is de overgang tussen beide wijken zodanig dat deze goed op elkaar aansluiten. Tussen de twee wijken zijn in het groen twee hoogbouwensembles in een 'molenwiekverkaveling' gebouwd, die de overgang vormen tussen de groene ruimte aan de rand van de wijk en de woonbuurten en straten in de wijk. Elk ensemble bestaat uit een haakvormig wooncomplex dat vrij staat in de ruimte en de daarbij behorende beplanting. De molenwiekverkaveling is zo vorm gegeven, dat vanaf de toeleidende wegen altijd een doorzicht naar het groen buiten de wijk wordt gegeven.

3.1.2 *Projectgebied*

Het projectgebied bevindt zich op de hoek van de Michelangelostraat en de Palladiostraat. Het bestaande kantoorgebouw verspringt in verdiepingshoogte van twee tot vijf bouwlagen en kent aan de west-, noord- en oostzijde een groende omzoming. Aan de zuidzijde bevindt zich de parkeervoorziening, bereikbaar via de Palladiostraat.



Afbeelding 4: Zicht op het bestaande kantoorgebouw.

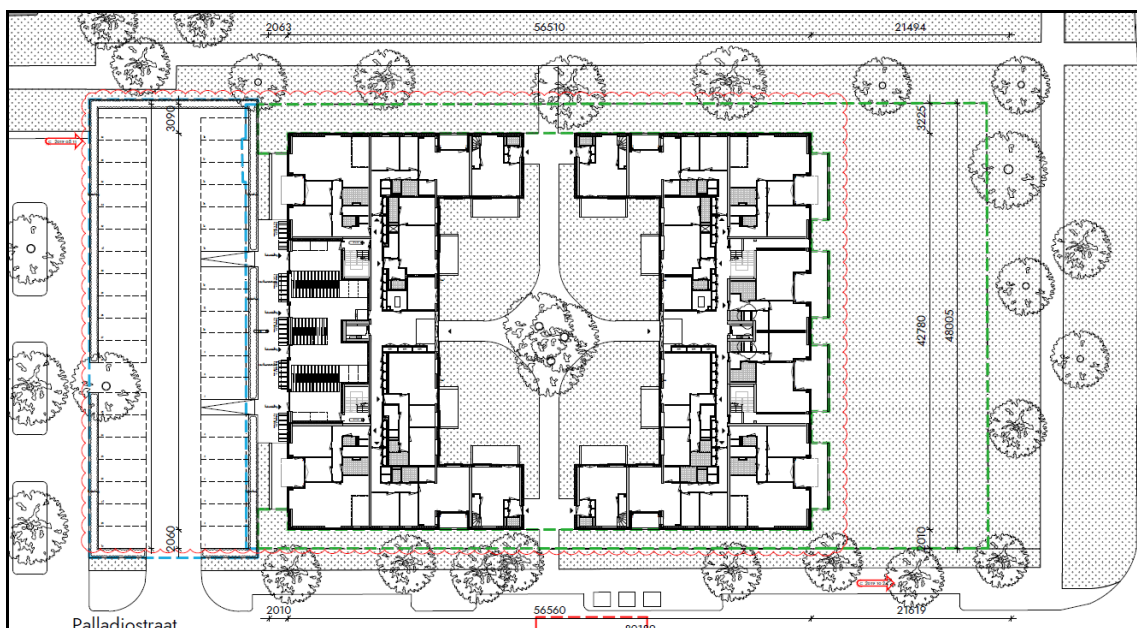
3.2

Projectbeschrijving

Zoals aangegeven in § 1.4 wordt de procedure ten behoeve van de planologische afwijking gecombineerd met de aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw. Dat houdt in dat deze ruimtelijke onderbouwing een bijlage vormt van deze aanvraag en alle bijbehorende bouwtekeningen hier deel van uitmaken. De beschrijving van het voornemen kan derhalve beknopt zijn.

Het woongebouw

Zoals aangegeven voldoet het bestaande kantoorgebouw niet meer aan de eisen die hier tegenwoordig aan worden gesteld. In het kader van het terugdringen van incurante kantoren en het feit dat de locatie zich bevindt binnen een woonwijk, is het plan opgevat het pand te vervangen door een woongebouw met bijbehorende buitenruimte.



Afbeelding 5: Schematische weergave van de plattegrond van de beoogde ontwikkeling.



Afbeelding 6: Impressie van het aanzicht, gezien vanuit het noorden.

Het te realiseren woongebouw bestaat visueel uit twee aparte eenheden. In totaal omvat de ontwikkeling 96 appartementen met gemeenschappelijke voorzieningen, waaronder ook parkeren en een gemeenschappelijke buitenruimte. Het gebouw krijgt een heldere hoofdvorm, waarbij de twee gebouwen uit maximaal zes bouwlagen bestaan (maximale hoogte van ongeveer 18,5 meter).

Als bijlage is een overzicht toegevoegd waarin alle te realiseren woningen per verdieping nader zijn gespecificeerd op grootte¹.

Parkeren en ontsluiting

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” (hierna: de beleidsregeling) vastgesteld. De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden en geeft normen voor parkeren van auto’s én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Om aan dit beleid te kunnen toetsen zijn via het paraplubestemmingsplan ‘Parkeren’ bepalingen opgenomen, waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto’s en fietsen op basis van het geldende beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Rotterdam. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde “dynamische verwijzing”. Dat wil zeggen dat alleen wordt geregeld, dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto’s conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het gebruiken van gronden of bouwwerken wordt een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling die bij de beleidsregeling als bijlage is opgenomen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc. Van de parkeereis kan (geheel of gedeeltelijk) worden afgeweken. Tevens kan vrijstelling van de parkeereis worden verleend. In de beleidsregeling wordt beschreven onder welke omstandigheden daar sprake van is. Voor dit initiatief is gebruik gemaakt van de reductiemogelijkheid van 20% vanwege de afstand tot metrostation Prinsenlaan.

Het parkeren voor dit project wordt in samenhang opgelost met de naastgelegen herontwikkeling van een kantoorgebouw aan de Michelangelostraat. Hiervoor wordt gelijktijdig aan deze procedure, een separate ruimtelijke procedure doorlopen. In totaal worden ten behoeve van deze twee ontwikkelingen 103 parkeerplaatsen gerealiseerd (zie eerder genoemde bijlage onder voetnoot 1). Daarnaast wordt specifiek voor Palladio voorzien in 192 fietsparkeerplaatsen. Daarmee voldoet het initiatief aan het gemeentelijk beleid op dit punt.

¹ V8 architects, Oppervlak en parkeren Palladio, november 2019.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 **Water**

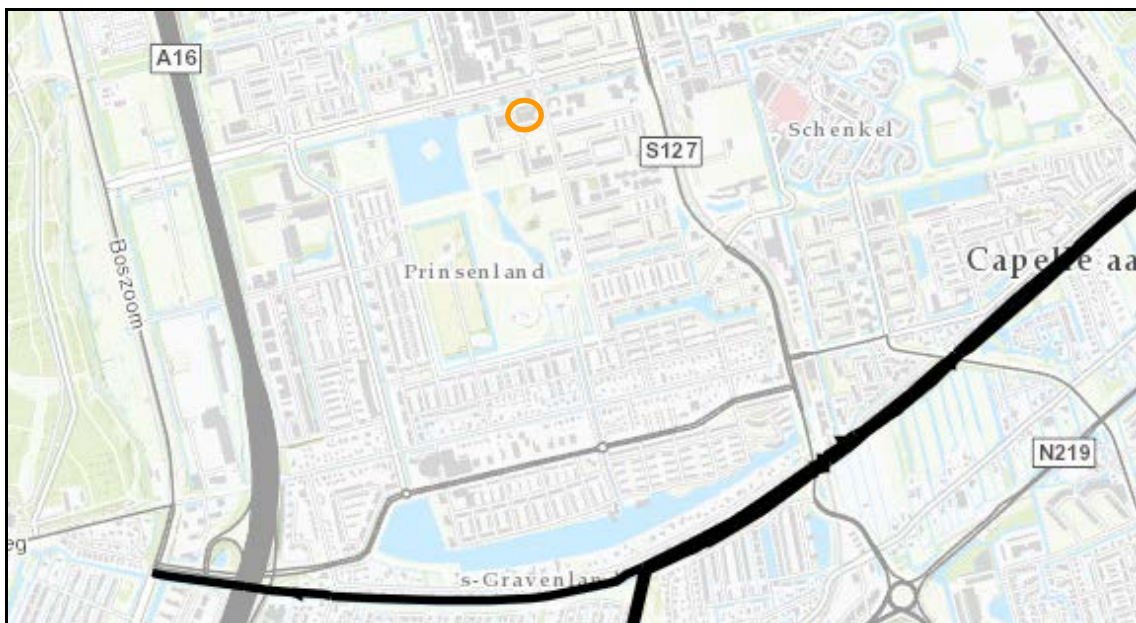
De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2). Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Met dit beheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap zijn kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, medeoverheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om ter plaatse van het bestaande kantoorgebouw op de hoek van de Michelangelostraat en de Palladiostraat een nieuw woongebouw te realiseren. Het bestaande kantoorgebouw kent een bebouwd oppervlak van ongeveer 1.500 m² exclusief een volledig verharde parkeerplaats van eveneens ongeveer 1.500 m². Het beoogde bouwplan wijkt wat betreft bebouwd oppervlak nauwelijks af van het bestaande bebouwd oppervlak (ongeveer 1.530 m²), maar vanwege het grotendeels inpandige parkeren zal meer ruimte ontstaan om de buitenruimte te vergroenen. Er is derhalve geen sprake van extra verharding ten opzichte van de bestaande situatie. Op grond van het compensatiebeleid van het hoogheemraadschap valt de ontwikkeling zondermeer binnen de categorie 'kleine ruimtelijke ontwikkelingen' (plannen met een kleinere extra verharding dan 500 m²), waarvoor geen compensatieplicht geldt.

Het nieuwe gebouw wordt uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel en aangesloten op het bestaande stelsel. Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen om diffuse verontreinigingen van water en bodem (in de toekomst) te voorkomen.

De meest nabijgelegen waterkering betreft de ten zuiden van het project gelegen regionale waterkering langs de Ringvaartweg (zie afbeelding 6). Deze waterkering is op een dusdanige afstand gelegen (bijna 1,5 km), dat de bijbehorende kern- en beschermingszones niet tot aan het projectgebied reiken. De waterkerende functie van dit dijklichaam wordt door de beoogde herontwikkeling niet nadelig beïnvloed.



Afbeelding 7: Aanwezige waterkering in nabijheid van projectgebied (oranje omkaderd; bron: HHSK op de kaart).

4.2

Milieuozonering

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

Begin jaren '90 heeft Rotterdam beleid vastgesteld waarbij voor de milieuozonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuozonering). De (huidige) VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging. Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

Uit het nu in procedure zijnde bestemmingsplan "Het Lage Land - Oosterflank" blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Op

basis van de richtafstanden uit de benoemde VNG-uitgave is beoordeeld² of nader onderzoek benodigd is naar de invloed van de verschillende functies op elkaar. Daarbij is uitgegaan van richtafstanden die gelden voor een 'gemengd gebied' waartoe de omgeving kan worden gerekend. Hieruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet binnen de richtafstanden ligt van milieubelastende functies in de omgeving. Gesteld wordt, dat ter plaatse van de beoogde woningen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat en dat de bedrijfsvoering van omliggende inrichtingen door de beoogde ontwikkeling niet wordt ingeperkt.

Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

4.3 Geluid

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

Dit project voorziet in de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk de 96 appartementen. Deze woningen liggen binnen de geluidzone van enkele zoneplichtige wegen. Toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder is daarom noodzakelijk. Vandaar dat in het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek (zie voetnoot 2) hieraan aandacht is besteed. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaaï

Het projectgebied ligt binnen de geluidzone van de Prinsenlaan en de Michelangelostraat, al geldt op laatstgenoemde weg slechts voor een beperkt deel een snelheidsregime van 50 km/u. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege de Prinsenlaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Het wegverkeer op het gezoneerde deel van de Michelangelostraat leidt tot een geluidsbelasting van 50 dB. Hierdoor is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, echter ligt de berekende geluidsbelasting ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het uitgevoerde akoestisch onderzoek ook aandacht besteed aan de geluidsbelasting vanwege de omliggende 30 km/h-wegen, te weten Michelangelostraat (deel met snelheidsregime van 30 km/h), Palladiostraat en Rodariostraat. De gezamenlijke geluidsbelasting van deze wegen bedraagt ten hoogste 57 dB. Wanneer deze belasting wordt vergeleken met de normen uit de Wet geluidhinder ligt de berekende geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde, maar onder de maximale ontheffingswaarde.

Overige geluidsbronnen

Het projectgebied ligt niet binnen een toetsingszone van een zoneplichtige spoorweg of van een gezoneerd industrieterrein. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport zijn

² DGMR, Akoestisch onderzoek wegverkeer en school plan Palladio en Michelangelo, november 2019, rapportnummer B.2018.1170.02.R003.

niet over het plangebied gelegen. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op het gezoneerde deel van de Michelangelostraat overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat het treffen van geluidsreducerende maatregelen vanuit financieel, stedenbouwkundig en/of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief is. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Het gemeentelijk ontheffingsbeleid schrijft hierbij onder andere voor dat alle verblijfsruimten zich bevinden aan minimaal één geluidluwe gevel. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat aan de voorwaarden uit het gemeentelijk ontheffingsbeleid wordt voldaan. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder kan worden verleend. Het aspect 'geluid' staat realisatie van de beoogde woningen niet in de weg.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn 96 woningen voorzien; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Daarnaast komen door de beoogde ontwikkeling de aanwezige kantoorfunctie en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen te verdwijnen. Vandaar dat de beoogde ontwikkeling als *niet in betekenende mate* wordt beschouwd. Omdat de geplande woningen op gepaste afstand liggen van wegen met hoge verkeersintensiteiten, liggen de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over het projectgebied. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

4.5 Externe veiligheid

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

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

Transportroutes

In de directe omgeving van het projectgebied zijn diverse risicobronnen aanwezig. Op afstanden van 900 tot 1.500 meter van de locatie liggen transportroutes die behoren tot het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen: de rijkswegen A16 en A20 en de spoorlijn Rotterdam - Gouda. De bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren, alsook eventuele plasbrandaandachtsgebieden, reiken gezien de afstanden niet tot aan het projectgebied.

Volgens het Besluit transportroutes externe veiligheid gelden op een afstand van 200 meter of meer van een transportroute geen ruimtelijke beperkingen. Hieruit kan geconcludeerd worden, dat toevoeging van personen op een afstand van meer dan 200 meter geen wezenlijke verandering van het groepsrisico oplevert. Omdat het projectgebied op grotere afstand van de hierboven genoemde transportroutes ligt en het invloedsgebied niet over het projectgebied uitstrekt, is een beschouwing van het groepsrisico en een nadere verantwoording niet aan de orde. Ook voor de hogedruk-aardgasleiding (W-521-04), die op ruim 1.200 meter van het projectgebied ligt, geldt dat de bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebieden zich niet over het projectgebied uitstrekken.

Stationaire bronnen

Net als de transportroutes zijn ook de stationaire risicobronnen op gepaste afstand gelegen. De dichtstbijzijnde stationaire risicobron betreft een brandstofservicestation met LPG-doorzet aan de Prinsenlaan 987. Deze bevindt zich op een afstand van ruim 1.100 meter van het projectgebied. De bijbehorende risicocontouren en het invloedsgebied groepsrisico reiken niet tot aan het projectgebied. Gesteld wordt, dat de in de omgeving aanwezige stationaire bronnen geen belemmering vormen.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd dat geen van de in de omgeving aanwezige risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling.

4.6

Bodem

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

Uit de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart blijkt, dat voor de locatie geen bodemonderzoek bekend is. Wel zijn twee bodemonderzoeken van de directe omgeving bekend. Tijdens deze

bodemonderzoeken zijn in de grond over het algemeen lichte verontreinigingen met zware metalen, PCB en minerale olie gevonden. Plaatselijk is een matige verontreiniging met PAK aangetoond. In het grondwater zijn enkele lichte verontreinigingen met zware metalen aangetroffen. De gemeentelijke Bodemkwaliteitskaarten geven als *bodemfunctie*, 'bodemkwaliteit 0 – 1 m – mv' en '1 – 2 m – mv' aan. Als *bodemtoepassing* is sprake van klasse 'Wonen'. Nadat de huidige bebouwing is gesloopt, zal voorafgaand aan de bouw van de beoogde nieuwbouw bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dat is op dit moment niet goed mogelijk, aangezien het merendeel van het plangebied bebouwd is. Mocht uit dit nog uit te voeren bodemonderzoek blijken dat verontreinigingen aanwezig zijn, dan worden hiertoe (indien noodzakelijk) passende maatregelen genomen.

4.7 Archeologie

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

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

Het projectgebied wordt op de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart aangemerkt als een gebied met een zeer hoge archeologische verwachting. Conform het bestemmingsplan "Het Lage Land - Oosterflank" geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor werkzaamheden die dieper reiken dan 1 meter beneden maaiveld én met een verstoringsoppervlak groter dan 200 m².

Er zijn nog geen concrete bouw- en/of inrichtingsplannen bekend. Met de gemeente is afgesproken dat het uitgewerkte plan te zijner tijd aan de afdeling Archeologie wordt voorgelegd³. Bij bodemverstoringen, zoals bijvoorbeeld heiwerk, zal de afweging moeten worden gemaakt of de verstoring 'acceptabel' is. Belangrijkste vraag hierbij is of een eventueel aanwezige vindplaats nog te onderzoeken is in de toekomst, of dat deze zodanig wordt aangetast, dat dit niet meer mogelijk is. Bij een vlakdekkende verstoring, zoals ontgraving of baggerwerk, is de kans groot (groter) dat een archeologisch (voor)onderzoek nodig zal zijn, omdat een eventuele vindplaats hierdoor het gevaar loopt ongezien te verdwijnen.

Een eventueel archeologisch (voor)onderzoek dient voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden te worden uitgevoerd conform de gemeentelijke richtlijnen met betrekking tot archeologisch onderzoek. De afdeling Archeologie stelt in dat geval, kosteloos, een Programma van Eisen-boren op, waarin de algemene en gebieds-specifieke richtlijnen voor de uitvoering van het veldonderzoek worden verwoord.

³ Brief gemeente Rotterdam 16 mei 2019, Afdeling Archeologie, kenmerk A2019076 Rotterdam, Palladio.

4.8 *Flora en fauna*

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

Gebiedsbescherming

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

Uit een uitgevoerde quickscan⁴ blijkt, dat het projectgebied geen deel uit maakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op meer dan acht kilometer afstand (Boezems van Kinderdijk). Externe effecten van de werkzaamheden, zoals geluid, licht, menselijke aanwezigheid en trilling op de omliggende Natura 2000-gebieden kunnen gezien de ligging in de bebouwde kom, de afstand en de tussenliggende elementen, zoals bebouwing en drukke wegen, worden uitgesloten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft de Biesbosch, dat op een afstand van ruim 19 kilometer van het projectgebied ligt. Uit een uitgevoerde stikstofberekening⁵ blijkt echter, dat het beoogde bouwplan zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositie groter dan 0,0 mol/ha/jr. Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.

Het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk betreft de Hollandsche IJssel en bevindt zich op ruim 2,8 kilometer van het projectgebied. Ook belangrijke weidevogelgebieden liggen op grote afstand (ruim 4,5 km). Gezien deze afstanden, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam en het karakter van de ontwikkeling, wordt gesteld dat de beschermde natuurgebieden niet worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds versturende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

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

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt dat in het projectgebied de volgende beschermde diersoorten verwacht worden c.q. aanwezig zijn:

⁴ Ecoresult, Quickscan Palladiostraat 1-41 en Michelangelostraat 2-38, Rotterdam, mei 2019, rapportkenmerk ER20190321v03.

⁵ Ecoresult, AERIUS berekening in het kader van de Wet natuurbescherming; plangebied Palladiostraat 1-41 en Michelangelostraat 2-23 Rotterdam, december 2019, rapportnummer ER20191128v01.

- vleermuizen;
- vogels.

Hieronder wordt nader op deze diersoorten ingegaan. In het projectgebied worden vanwege het ontbreken van een geschikte habitat geen andere strikt beschermde soorten verwacht. Wel kunnen enkele algemene zoogdieren en amfibieën worden verwacht, zoals egel, diverse soorten muizen, bruine kikker, groene kikker en gewone pad. Voor deze soorten geldt echter een provinciale vrijstelling, waarvoor geen aanvullend onderzoek en ontheffing is vereist. Vandaar dat deze soorten niet verder worden beschouwd. Wel blijft voor deze soorten de algemene zorgplicht gelden.

Vleermuizen

In het projectgebied zijn geen bomen aangetroffen met voor vleermuizen geschikte holten. Hoewel geen vleermuizen zijn aangetroffen, is de aanwezige bebouwing beoordeeld als toegankelijk en geschikt voor vleermuizen. Het pand bevat namelijk open stootvoegen waar vleermuizen gebruik van kunnen maken. Binnen de context van het plangebied en op basis van het type geschikte openingen, worden in eerste instantie de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis en de laatvlieger verwacht. De bebouwing kan een functie hebben als zomer-, paar-, kraam- en/of winterverblijfplaats.

Het projectgebied en de directe omgeving kan functioneren als leefgebied, bestaande uit vliegroutes en foerageergebied voor gebouw bewonende vleermuizen. Het gaat hierbij echter niet om essentiële structuren, aangezien in de omgeving alternatieve mogelijkheden van betere kwaliteit aanwezig zijn. Negatieve effecten op de navigeer- en foerageermogelijkheden van vleermuizen zijn redelijkerwijs uit te sluiten.

Vogels

De in het plangebied aanwezige bebouwing en bomen zijn niet geschikt als vaste rust-, verblijf- en/of voortplantingsplaats voor gebouw- en boombewonende jaarrond beschermde vogelsoorten. Ook gaat door de beoogde ontwikkeling geen essentieel functioneel leefgebied verloren. De directe omgeving van het plangebied kan wel potentieel geschikt zijn voor algemene vogelsoorten, zoals koolmees, pimpelmees en ekster. Deze soorten zijn alleen jaarrond beschermd als sprake is van bijzondere ecologische redenen. Aangezien in de omgeving ruimschoots alternatieven aanwezig zijn, is hiervan geen sprake. Door te werken buiten de broedperiode, of bomen en struiken tijdig te verwijderen, wordt voorkomen dat nesten worden verstoord. Werkzaamheden in het broedseizoen zijn mogelijk, als voorafgaand aan de werkzaamheden een controle door een deskundig ecooloog heeft plaatsgevonden.

Conclusie

Uit de uitgevoerde ecologische quickscan blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden kunnen leiden tot een negatief effect op potentieel aanwezige voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger). Daardoor is het noodzakelijk om voorafgaand aan de sloop nader onderzoek naar vleermuizen uit te voeren, zodat het actueel gebruik van de bebouwing vastgesteld kan worden. Indien voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn én door de werkzaamheden een verbodsbepaling van de Wet natuurbescherming wordt overtreden, dient in het kader van de sloopmelding een ontheffing of vergunning in bezit te zijn.

4.9

Duurzaamheid

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

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

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

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

Veel van de punten uit het Programma Duurzaam hebben geen betrekking op het voornemen om binnen het projectgebied een woongebouw te realiseren. Algemeen kan worden opgemerkt dat het nieuwe pand wordt gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuiniger zal zijn dan het huidige pand. Dit leidt er tevens toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Het is aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen en het gebruiken van LED-verlichting.

De ontwikkeling van het projectgebied zelf kan gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze herontwikkeling wordt namelijk voor langere tijd zekerheid geboden inzake de gebruiksmogelijkheden van de gronden in het gebied. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige stad (ambitie 1).

4.10

Milieueffectrapportage

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

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

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van een woongebouw, op een locatie waar reeds een kantoorgebouw aanwezig is. Hoewel sprake van uitbreiding van het aantal woningen, blijft het aantal wooneenheden met 65 appartementen ruim onder de grenswaarde uit categorie D11.2. Daarnaast is het projectgebied gelegen in de bebouwde omgeving van Rotterdam, bestaande uit hoofdzakelijk woningen, en op grote afstand van beschermde natuurgebieden. De beoogde herontwikkeling leidt niet tot nadelige milieugevolgen die een m.e.r. noodzakelijk maken.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, is tussen de gemeente en initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg*

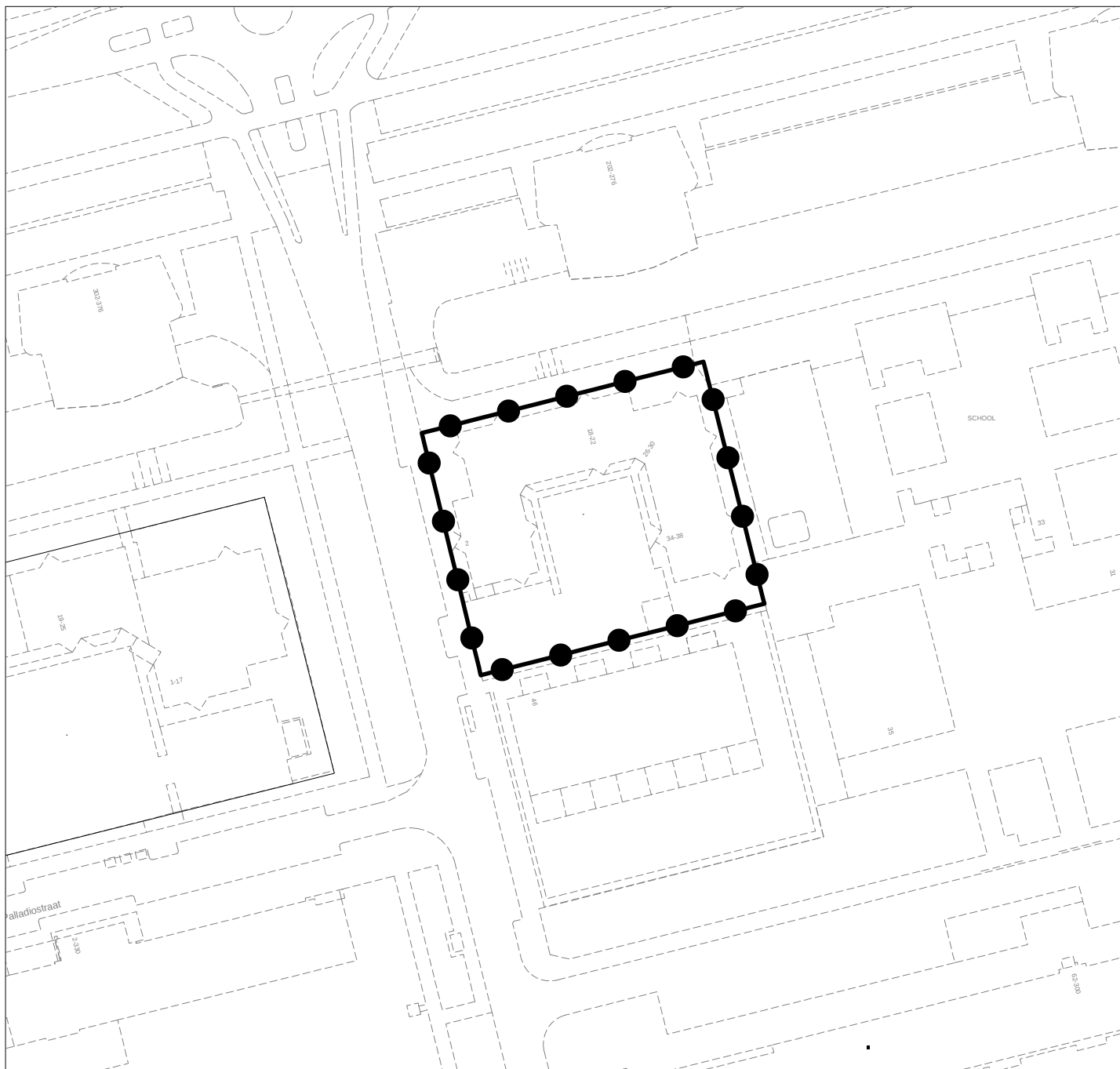
Op grond van artikel 5.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit, overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben vier overlegpartners formeel gereageerd: Tennenet, Gasunie, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Van de overige overlegpartners is geen reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied.

Alle genoemde partijen van wie een formele reactie is ontvangen, geven aan dat hun belangen niet worden geschaad. Zo laat Tennenet weten dat zij in de directe omgeving van het projectgebied geen eigendommen hebben in beheer hebben. De Gasunie meldt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van hun dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. De VRR merkt op dat met betrekking tot het voornemen geen relevante externe veiligheidsaspecten zijn geconstateerd. Tot slot geeft het hoogheemraadschap aan dat de waterhuishoudkundige belangen voldoende zijn gewaarborgd. Wel geven zij mee dat aan de noordkant van het plangebied een hoofdwatgang is gelegen. Deze hoofdwatgang heeft aan beide kanten een onderhoudsstrook van 5 meter. Deze moet vrij toegankelijk blijven voor onderhoudsmaterieel.

6. CONCLUSIE

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van een woongebouw, bestaande uit 96 appartementen. Deze ontwikkeling vindt plaats op gronden waar op dit moment een incourant kantoorgebouw aanwezig is. De beoogde ontwikkeling vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om het beoogde wooncomplex op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie worden gestart. Wel dient het bouwplan nog ter toetsing te worden aangeboden aan de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) in het kader van eventueel nader archeologisch onderzoek en dient middels bodemonderzoek aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Ook dient een ontheffing van de Wet geluidhinder verleend te worden. Voorafgaand aan de sloop van het huidige kantoorgebouw is aanvullend ecologisch onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk.



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

Michelangelo, Prinsenland

gemeente:

Rotterdam

betreft:

**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning**

opdrachtgever:

ERA Palladio C.V.

datum : 18 november 2019

schaal: 1 : 1.000



 **BODG**
ruimtelijk advies

Postbus 6083
3002 AB Rotterdam