Nieuwbouw Ceintuurbaan 133

Rotterdam

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie	**planstatus**
projectnummer:	datum:
20180966	15-01-2019
projectleider:	opdrachtgever:
ir. L.C. Snel	U-build B.V.
auteur(s):	
Msc. W. Timmerman	

Inhoud

1. Inleiding 3

1.1. Aanleiding 3

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in? 3

1.3. Leeswijzer 3

2. Plaats en kenmerken van het project 5

2.1. Plaats van het project 5

2.2. Kenmerken van het project 9

3. Kenmerken van de milieueffecten 11

3.1. Verkeer en Geluid 11

3.2. Bodem en water 12

3.3. Natuur 12

3.4. Luchtkwaliteit 12

3.5. Externe veiligheid 13

3.6. Cultuurhistorie en archeologie 13

3.7. Mitigerende maatregelen 13

4. Conclusie 15

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op de gronden van het parkeerterrein achter het voormalige autobedrijf 'Eef & Huub' op de hoek van de Prins Frederik Hendrikstraat en de Elektroweg is het voornemen nieuwbouw te realiseren, bestaande uit 36 appartementen in een L-vorm met de daarbij behorende parkeerplaatsen. De gewenste ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerend bestemmingsplan. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 2.000 of meer woningen. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 36 woningen en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Voor de ontwerp-bestemmingsplanfase moet door het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam) een m.e.r-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en kenmerken van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van de informatie uit het concept-bestemmingsplan dat is opgesteld om de beoogde woningbouw mogelijk te maken.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

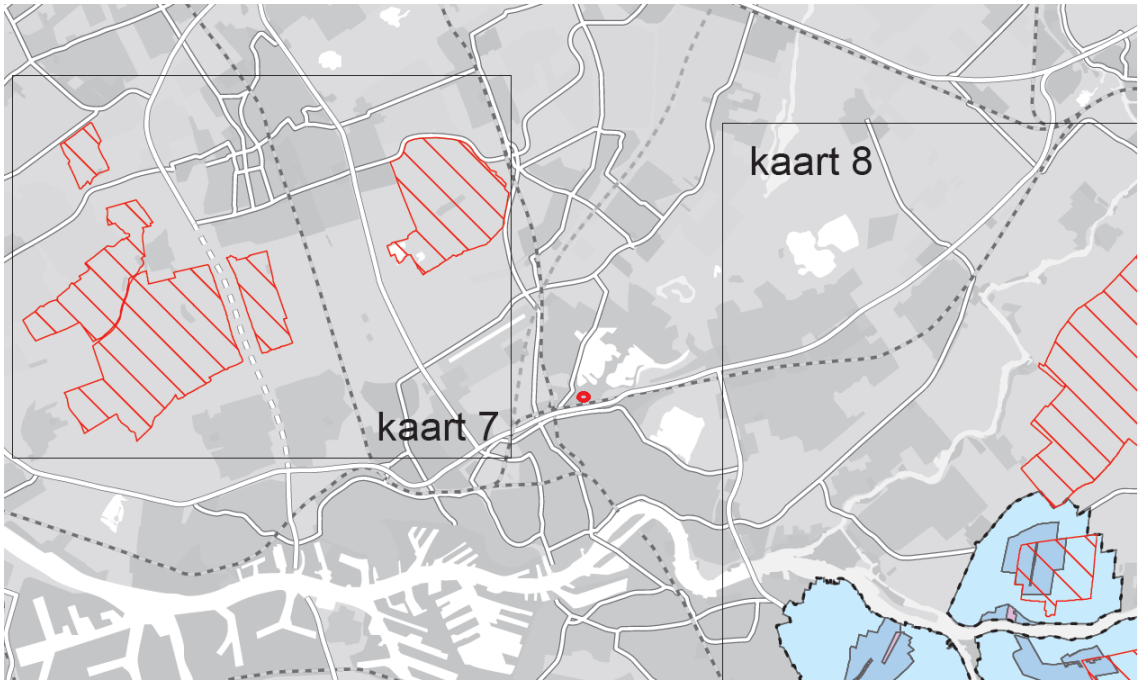
De locatie ligt ten noorden van de A20 en de Ceintuurbaan in het Kleiwegkwartier (gemeente Rotterdam). Rond het plangebied is lichte bedrijvigheid en woningbouw aanwezig. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. De oppervlakte van de locatie bedraagt circa 2.900 m^2. Het plangebied is grotendeels omringd met woningbouw, ten zuiden en zuidoosten zijn bedrijfspercelen aanwezig.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een parkeerterrein met ten noorden van het plangebied een kleine groenstrook (circa 180 m^2) en langs de wegen een bomenrij. Het plangebied is bijna volledig verhard. In figuur 2 is de huidige situatie van het plangebied weergegeven.

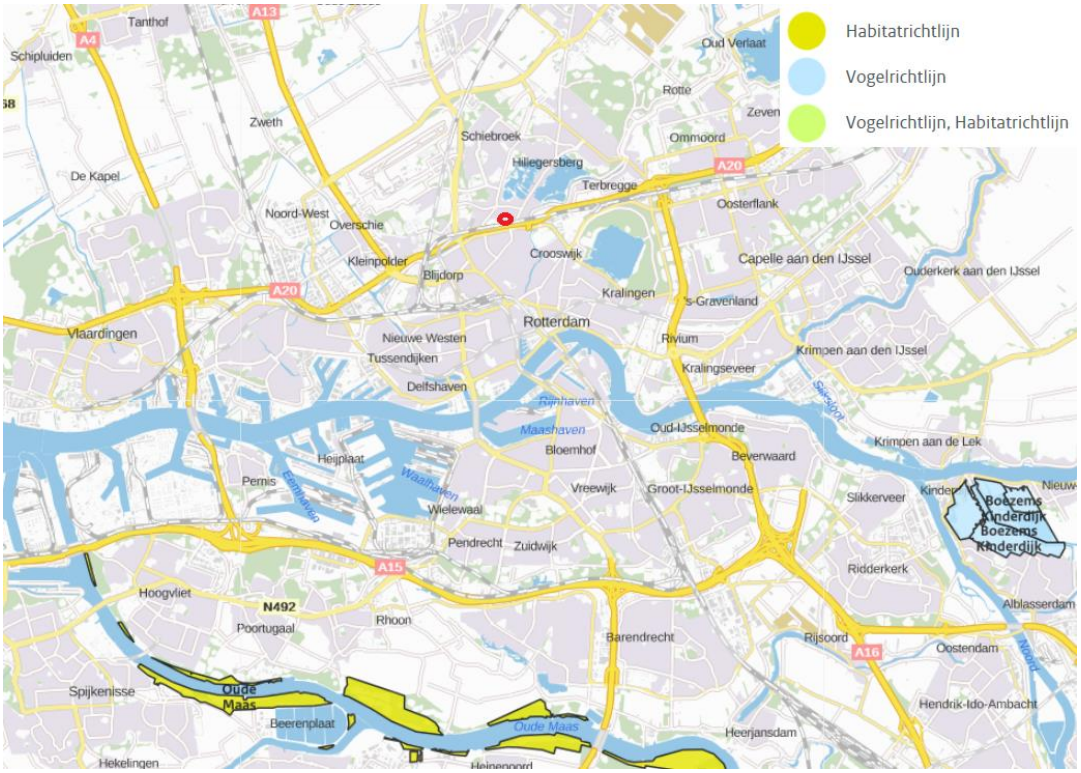
Figuur 1 Ligging plangebied (rood omcirkeld)

Figuur 2 Plangebied (rood omlijnd) weergegeven op een luchtfoto

Het plangebied ligt niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status (figuren 3-5). Het plangebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied (figuur 4). Het plangebied maakt ook geen deel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oude Maas, ligt op een afstand van circa 11 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van circa 3,2 kilometer (zie figuur 5).



Figuur 3 Milieubeschermingsgebieden t.o.v. het plangebied (rode cirkel)
(bron: Provinciale omgevingsverordening, 2014)

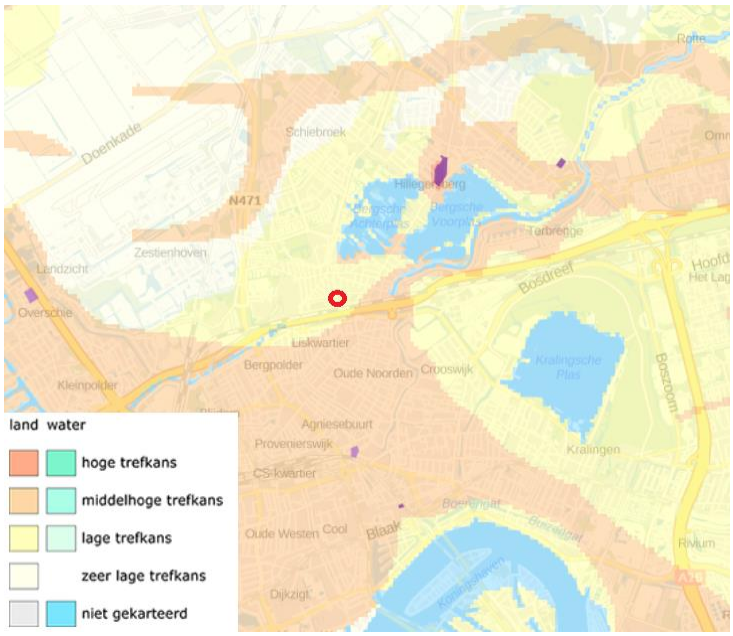


Figuur 4 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000 gebieden (bron: AERIUS Calculator)

Figuur 5 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. NNN (bron: provincie Zuid Holland)

Binnen het plangebied bevindt zich geen cultuurhistorisch monument. Volgens de indicatieve kaart archeologische waarde van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (zie figuur 6) geldt voor het plangebied een lage verwachting voor het aantreffen van archeologische resten. Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' voor het behoud van

de archeologische waarden in de grond. Dat betekent dat ontwikkelingen die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m² en tevens dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld onderzoeksplichtig zijn.



Figuur 6 Uitsnede van de indicatieve kaart archeologische waarde met plangebied rood omcirkeld (bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

Het plangebied en omgeving ligt niet in een gebied waar de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen (EU-normen, bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit) inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.

Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en re-generatievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied
Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit een parkeerterrein en is grotendeels verhard. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten heeft de locatie geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

2.2. Kenmerken van het project

De beoogde ontwikkeling voorziet in de herinrichting van het plangebied. Binnen het plangebied wordt nieuwbouw gerealiseerd met parkeerterrein en een groenstrook langs de Elektroweg. Het parkeerterrein kan bereikt worden vanaf de Elektroweg via een onderdoorgang in het nieuwbouwcomplex. In figuur 7 is een schets van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

Het nieuwbouwcomplex zal bestaan uit maximaal 36 appartementen. Het gebouw heeft een L-vorm met de lange zijde langs de Elektroweg en de korte zijde langs de Prins Frederik Hendrikstraat. Langs de Elektroweg komen maximaal vier bouwlagen. Verder heeft het gebouw (langs de Prins Frederik Hendrikstraat) maximaal 3 bouwlagen. Een impressie van de beoogde nieuwbouw is weergegeven in figuur 8.

Figuur 7 Schets beoogde situatie (bron: Roest Architectuur)

Figuur 8 Impressie van de beoogde nieuwbouw (bron: Roest Architectuur)

Verkeer en parkeren
De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vindt plaats via de Elektroweg. Op de Elekroweg geldt een maximum snelheid van 30 km/u. De Elektroweg sluit aan de zuidzijde aan op de Ceintuurbaan en aan de noordzijde op de Kleiweg. Via deze wegen kan op eenvoudige wijze het hoofdwegennet (waaronder de A20) worden bereikt. De verkeertoename als gevolg van de woningbouw is beperkt en zal opgaan in het heersende verkeersbeeld van de omliggende wegen. Op circa 350 meter afstand van het plangebied ligt treinstation Rotterdam Noord. Bij het station stoppen ook twee tramlijnen op de Straatweg.

Totaal worden 25 parkeerplaatsen op het achterterrein gerealiseerd. Tot een nadere invulling is gevonden voor het kaveldeel dat onderdeel gaat uitmaken van de transformatie van de hele bedrijvenstrook, biedt het achterterrein ruimte aan 32 parkeerplaatsen. Dit aantal is ruim voldoende om aan de normen te voldoen.

Cumulatie met andere projecten
In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen vaststaande autonome ontwikkelingen voorzien die van invloed kunnen zijn op de effectbeoordeling van de beoogde ontwikkelingen.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven.

Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de effecten van ontwikkelingen in de omgeving waarvan de realisatie zeker is (autonome ontwikkelingen).

De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het concept bestemmingsplan dat is opgesteld ten behoeve van de beoogde ontwikkeling. Voor een uitgebreidere analyse en onderliggende onderzoeksrapporten wordt verwezen naar dit bestemmingsplan.

3.1. Verkeer en Geluid

Verkeer
Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is de verkeerstoename als gevolg van de realisatie van 36 appartementen beperkt. De verkeertoename als gevolg van de woningbouw zal opgaan in het heersende verkeersbeeld van de omliggende wegen.

Geluid
Wegverkeerslawaai
Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de beperkte verkeerstoename van de beoogde ontwikkeling zal geen sprake zijn van een toename van 40% op de omliggende wegen. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.

Voor de beoogde ontwikkeling is onderzoek uitgevoerd door Deerns Nederland B.V. naar het wegverkeerslawaai van de A20, Ceintuurbaan, Prins Frederik Hendrikstraat en Elektroweg. Hieruit blijkt het volgende:

- De geluidbelasting van de Ceintuurbaan ligt, na aftrek van 110g Wet geluidhinder, voor alle rekenpunten onder de voorkeursgrenswaarde.
- De hoogste geluidbelasting op de gevel wordt veroorzaakt door de A20. Deze bedraagt 57 dB. Na aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder resulteert dit in een maximale geluidbelasting van 53 dB. Hiermee wordt wel de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde overschreden. Hierdoor zal er een hogere waarde procedure doorlopen worden.
- Voor de niet zoneplichtige Prins Frederik Hendrikstraat is de maximale geluidbelasting op de gevel, zonder aftrek van 110g Wet geluidhinder, 58 dB.

Eén van de harde criteria van het gemeentelijke ontheffingsbeleid van Rotterdam is het creëren van minimaal één geluidluwe gevel en buitenruimte. De grenswaarde voor een geluidluwe gevel voor wegverkeer is 53 dB. Aan dit criterium wordt door de woningen aan de Prins Frederik Hendrikstraat voldaan. Voor de woningen met de buitenruimte aan de Elektroweg, is het nodig om een loggia met een

standaard borstwering en een absorberend plafond toe te passen. Hiermee is een geluidseffect op de beoogde woningen dat het doorlopen van een m.e.r. procedure noodzakelijk maakt, uitgesloten.

Industrielawaai
Voor de bedrijven aan de Ceintuurbaan 125-131 en Ceintuurbaan 124 wordt voldaan aan de richtafstand voor huidige bedrijfsactiviteit en de planologisch mogelijke milieucategorie. Enkel voor het perceel aan de Ceintuurbaan 133 geldt dat niet voldaan wordt aan de richtafstand voor de planologisch mogelijke milieucategorie. Het bedrijfsgebouw is in de huidige situatie leegstaand, waarbij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. In afstemming met de eigenaar van het perceel wordt bij in werking treden van dit plan de mogelijkheden op dit perceel beperkt zodat ter plaatse van de beoogde woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

3.2. Bodem en water

Bodem
Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is bodemonderzoek worden uitgevoerd. Omdat uit het bodemonderzoek blijkt dat sanering noodzakelijk is, zal dit worden uitgevoerd. Tevens zullen de beoogde woningen geen negatief effect hebben op de bodem.

Water
Het onderhavige plangebied ligt in het beheersgebied van Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het plangebied ligt niet binnen de beschermingszone of kernzone van een waterkering en ook niet in de beschermingszone van een watergang. In vergelijking met de huidige situatie is geen sprake van een toename in verharding van meer dan 500 m^2 en watercompensatie is dan ook niet nodig. Zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase zullen duurzame, niet-uitloogbare materialen gebruikt worden ter voorkoming van diffuse verontreinigingen. De beoogde ontwikkeling heeft geen negatief effect op de waterhuishouding.

3.3. Natuur

Gebiedsbescherming
Zoals eerder beschreven is het plangebied niet gelegen in beschermd natuurgebied. Gezien het relatief kleinschalige karakter van de voorgenomen ontwikkeling en het voormalige gezondheidscentrum op dezelfde locatie is het niet te verwachten dat de ontwikkelingen in het plangebied negatieve effecten hebben op beschermde natuurgebieden in de omgeving.

Soortenbescherming
Om de ecologische gevolgen van de beoogde ontwikkeling in kaart te brengen is een quickscan flora- en fauna uitgevoerd door Adviesbureau Mertens. Voor de quickscan is op 14 juni 2018 een veldonderzoek verricht. Op basis van het onderzoek kunnen effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten worden. Wel is het, in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels, noodzakelijk om groen buiten het broedseizoen te verwijderen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

3.4. Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling (36 woningen) zal niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen. Tevens blijkt uit de NSL-monitoringstool dat ter plaatse van het plangebied aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.

3.5. Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling is geen risicobron en heeft daarom geen negatief effect op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de invloed van de beoogde ontwikkeling op het groepsrisico (GR) en PR 10^{-6} contour van de omliggende risico bronnen is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. In dit onderzoek blijkt dat Het plangebied valt niet binnen een PR 10^{-6} risicocontour van een risicovolle inrichting of een transportroute van gevaarlijke stoffen ligt. Wel ligt het binnen het invloedsgebied van het GR van de A20 en Spoorlijn Rotterdam CS – Gouda. Ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal het groepsrisico van de risicobronnen niet relevant toenemen. Uit de beknopte verantwoording van het concept bestemmingsplan blijkt daarnaast dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd.

3.6. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie
In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Negatieve effecten op deze elementen zijn uitgesloten.

Archeologie
Zoals beschreven in hoofdstuk 2 geldt een archeologische dubbelbestemming. Voor de ontwikkeling wordt een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om een significant effect op de archeologische waarde te voorkomen.

3.7. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale analyses blijkt dat om de effecten van de nieuwbouw zo klein mogelijk te houden een aantal maatregelen wordt getroffen.

- Tijdens de bouw wordt de gevel aan de zuidzijde Elektroweg als dove gevel gerealiseerd.
- Tijdens de bouw van de woningen met de buitenruimte aan de Elektroweg worden loggia's met een standaard borstwerking en een absorberend plafond gerealiseerd zodat elke woning een geluidluwe buitenruimte heeft.
- Bodemsanerende maatregelen zullen worden uitgevoerd.
- In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels, wordt het groen buiten het broedseizoen verwijderd of op een manier gewerkt dat de vogels niet tot broeden komen.

Verder zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Daarnaast leidt de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.

16 Conclusie