

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 – 246 80 00
E info@dcmr.nl
www.dcmr.nl

Ons kenmerk
2128290_4785876

Datum

Bijlagen
1

Onderwerp
M.e.r.-beoordelingsbesluit bestemmingsplan transformatie voetbalvelden Overschiese Kleiweg



Op 9 juni 2023 hebben wij besloten dat geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld voor het bestemmingsplan Transformatie voetbalvelden Overschiese Kleiweg.

Als uitgangspunt geldt dat alleen een MER hoeft te worden opgesteld, indien het bevoegd gezag van oordeel is dat dit noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben.

Deze m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd conform paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer en er is een integrale beoordeling uitgevoerd aan de hand van de selectiecriteria van bijlage III uit de M.e.r.-richtlijn (2014/52/EU). De beoordeling is gebaseerd op ontwerpbestemmingsplan Transformatie voetbalvelden Overschiese Kleiweg van 6 december 2022 en de daarbij behorende bijlagen.

Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit betreft realisatie van maximaal 99 woningen op voormalige voetbalvelden aan de Overschiese Kleiweg. Het programma bestaat uit maximaal 60 appartementen met maximaal 5 bouwlagen en maximaal 39 grondgebonden woningen waarvan minimaal 5 Tiny Houses. Het plangebied ligt momenteel grotendeels braak. De opstallen worden via leegstandsbeheer tijdelijk verhuurd.

Noodzakelijkheid m.e.r.-beoordelingsbesluit

De voorgenomen activiteit valt onder:

- | | | |
|------------------|---|---|
| M.e.r. categorie | : | D 11.2 |
| Activiteit | : | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. |
| Drempelwaarde | : | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: |

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Kolom 4 : Bestemmingsplan
(besluiten)

Voor de vaststelling van een bestemmingsplan is deze m.e.r.-beoordeling noodzakelijk, volgens artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit m.e.r., omdat het bestemmingsplan de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject volgens categorie D11.2 mogelijk maakt. De omvang van de voorgenomen activiteit betreft maximaal 99 woningen en ligt daarmee onder de drempelwaarden van categorie D11.2, te weten van 2000 woningen.

Bevoegd gezag

College van B&W is bevoegd gezag in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en daarmee bevoegd dit m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen.

Besluit

Er hoeft geen MER te worden opgesteld, omdat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

Argumentatie

Op basis van onderstaande argumenten zijn wij tot de conclusie gekomen dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te voorzien. In de bijlage is de onderbouwing van dit m.e.r.-beoordelingsbesluit opgenomen.

Bezwaar en beroep

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit, waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit belanghebbende rechtstreeks treft. Derden kunnen bij het besluit in het kader van de Wro bezwaar maken tegen de m.e.r.-beoordeling.

Hoogachtend,

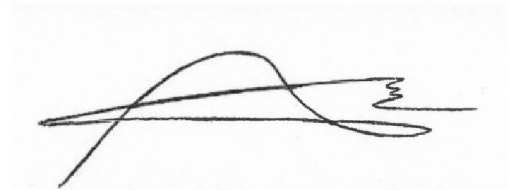
Burgemeester en Wethouders van Rotterdam

De secretaris



V.J.M. Roozen

De burgemeester



A. Aboutaleb

Bijlage 1 Relevante kenmerken van de voorgenomen activiteit volgens Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn

Kenmerken voorgenomen activiteit

Aard en omvang activiteit

Op de planlocatie worden maximaal 99 woningen mogelijk gemaakt. Het programma bestaat uit maximaal 60 appartementen met maximaal 5 bouwlagen en maximaal 39 grondgebonden woningen waarvan minimaal 5 Tiny Houses.

Gebruik van natuurlijke hulpmiddelen

De nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden vanwege dit bestemmingsplan zullen leiden tot het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Omdat het nieuwbouw betreft, worden bij realisatie allerlei bouwmaterialen gebruikt. Gelet op de omvang van de ontwikkeling zal het gebruik van natuurlijke hulpbronnen niet bijdragen aan uitputting van een natuurlijke hulpbron.

Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen andere bouwprojecten in ontwikkeling.

Afvalstoffen

Bouw- en sloofafval van de realisatiefase zullen worden ingezameld en afgevoerd door een erkend afvalverwerker. In de gebruiksfase zal bij de woningen regulier huishoudelijk afval ontstaan. De woningen zullen daarom beschikken over gemeentelijke papier-, glas- groen-, textiel- en restafval containers voor het deponeren van gescheiden afval welke door de gemeente op strategische punten in de wijk worden geplaatst. De bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor het scheiden van afval.

Verontreiniging

Bodem: Conform de Wet bodembescherming is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het bodemonderzoek is gebleken dat de bodem plaatselijk is verontreinigd met onder andere zware metalen, minerale olie, asbest, vluchtige aromatische koolwaterstoffen (VAK), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en bestrijdingsmiddelen (drins). Bij verandering naar een gevoeliger gebruik wordt de locatie waar nodig gesaneerd. Voorafgaand aan eventuele werkzaamheden in de bodem waarbij de aanwezige verontreinigde grond verplaatst wordt, wordt een BUS- melding gedaan of saneringsplan ingediend bij het bevoegd gezag. De saneringswerkzaamheden mogen pas aanvangen nadat het bevoegd gezag heeft ingestemd met het saneringsplan of de BUS-melding. Saneringswerkzaamheden in de bodem mogen alleen worden uitgevoerd door BRL SIKB 7000 gecertificeerde aannemers onder BRL SIKB 6000 gecertificeerde milieukundige begeleiding. Na sanering van de bodem is de ondergrond geschikt om te wonen.

Water: Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden gedurende de aanlegfase duurzame, niet-uitloogbare materialen gebruikt.

Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenewaard. Het hoogheemraadschap eist watercompensatie voor toename van nieuw verhard oppervlak. Omdat het ontwerp van de planlocatie nog niet definitief is, is het nog onduidelijk hoeveel nieuw verhard oppervlak er in het plangebied wordt aangelegd. De benodigde compensatie wordt

nog onderzocht. Ten noorden en zuiden bevinden zich hoofdwatgangen met een beschermingszone van 5 meter. Er zullen geen werkzaamheden plaatsvinden in de beschermingszone van de omringende watgangen.

De bestaande bebouwing is aangesloten op het gemeentelijke gemengde rioolstelsel, dat betekent dat zowel regenwater als afvalwater gezamenlijk wordt afgevoerd. Daar waar mogelijk wordt voor de beoogde bebouwing het hemelwater afgekoppeld zodat het ter plaatse in de bodem kan infiltreren. Hemelwater dat valt in het gebied, wordt opgevangen in het gebied en waar mogelijk nuttig toegepast. Het te ontwikkelen gebied moet een neerslaggebeurtenis kunnen verwerken van 70 mm in 1 uur en 80 mm in 24 uur, zonder dat water wordt afgegeven aan water- en rioolsystemen grenzend aan het te ontwikkelen gebied. Daarmee wordt wateroverlast door de ontwikkeling voorkomen in gebied grenzend aan het plangebied.

Luchtkwaliteit: In de regeling niet in betekenende mate (NIBM) is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. De voorgenomen activiteit betreft maximaal 99 woningen. Dit ligt onder de grenswaarden, te weten 1.500 woningen met één ontsluitingsweg. Daardoor kan geconcludeerd worden dat er niet in betekenende mate (NIBM) wordt bijgedragen aan de luchtverontreiniging. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nader inzicht verkregen in de huidige luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied. Hiervoor is gebruik gemaakt van de NSL-monitoringstool. Daaruit is geconcludeerd dat de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) onder de grenswaarden van 40 µg/m³ NO₂, 40 µg/m³ PM₁₀ en 25 µg/m³ PM_{2,5} liggen zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020: 21,2 µg/m³ voor NO₂, 16,7 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,0 µg/m³ voor PM_{2,5}.

Stikstof: Er zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor de sloop- en bouwphase en voor de gebruiksfase. Uit deze berekeningen blijkt dat voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase de voorgenomen activiteit geen stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar veroorzaakt op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden, en dat negatieve effecten daarmee zijn uitgesloten.

Hinder

Geluid wegverkeer: Het plan wordt gebouwd op een geluidsbelaste locatie. Voor het plangebied zijn de volgende geluidbronnen relevant: de provinciale weg N471 (G.K. van Hogendorpweg) en de rijkswegen A13 en A20. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen is 48 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden door wegverkeer van de N471. De geluidsbelasting van de rijkswegen is voor het hele plangebied wel hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, moeten in principe maatregelen aan de bron en/of in de overdracht worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot die waarde. Voor de rijkswegen zijn reeds geluidbeperkende maatregelen getroffen zoals geluid reducerend wegdek en geluidschermen. Verdergaande maatregelen ontmoeten bezwaren van financiële aard en zijn onvoldoende doeltreffend. Daarom is bij de gemeente Rotterdam een hogere waarde besluit voor de geluidbelasting op een gevel aangevraagd. Deze kan worden verleend tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde in buiten stedelijk gebied van 53 dB. De geluidsbelasting van wegverkeer van de Rijksweg A20 op de planlocatie bedraagt echter ten hoogste 61 dB in het

zuidelijk deel van het plangebied. Om te kunnen voldoen aan de geluidsnormen van het Bouwbesluit zullen bij woningen in deze zone voorzieningen aan de gevel worden getroffen zoals dove gevels.

Geluid spoorwegverkeer: Naast geluidsbelasting door wegen is er geluidsbelasting door railverkeer van het spoortraject Rotterdam-Schiphol. Op grond van het Besluit geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting op de gevels van een woning 55 dB voor spoorlijnen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege de spoorlijnen voor een groot deel van het plangebied hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde. Ook hier zijn maatregelen aan de bron en in de overdracht onderzocht. Langs de spoorlijnen is een scherm aanwezig. Deze verhogen geeft financiële bezwaren en is onvoldoende doeltreffend. Voor de spoorlijn is het toepassen van een bovenbouwconstructie met een lagere geluidemissie, het reduceren van de railverkeersintensiteit of het verlagen van de baanvaksnelheid niet mogelijk vanwege bezwaren van de NS. Daarom is een hogere waarde besluit aangevraagd. Deze kan ook verleend worden omdat de maximale ontheffings-waarde van 68 dB niet wordt overschreden.

Trillingen: de grens van het plangebied is gelegen op circa 40 meter van het spoortraject Rotterdam-Schiphol. Bij de realisatie van woningen dichtbij het spoor is er een kans aanwezig dat er trillinghinder kan optreden. Daarom is in de planregels (artikel 11) de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de omgevingsvergunning voor bouwen pas kan worden verleend als er aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect trillingshinder conform SBR richtlijn B.

Risico op zware ongevallen

Uit de professionele risicokaart blijkt het plangebied zich niet in een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van risicovolle inrichtingen bevindt. Het plangebied ligt ook niet in het invloedsgebied van vervoer van gevaarlijke stoffen over het water of via buisleidingen. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het spoortraject Rotterdam Blijdorp – Gouda. Hierover vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De afstand van de spoorweg tot de grens van het plangebied bedraagt circa 117 meter. Het 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risico van het traject bevindt zich op 7 meter afstand tot het hart van het spoor en het plasbrandaandachtsgebied komt tot 30 meter van de rand van het spoor. Het plangebied bevindt zich buiten deze zones. Omdat de afstand tot de grens van het plangebied kleiner is dan 200 meter is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Momenteel is het groepsrisico 0,16 maal de oriëntatiewaarde. Door de beperkte grootte van de ontwikkeling binnen de 200 meter zone blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde. Daarnaast liggen de A20 ten zuiden van het plangebied en de A13 ten westen van het plangebied, over deze rijkswegen vindt ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De afstand van het plangebied tot de A20 bedraagt circa 286 meter en de afstand van het plangebied tot de A13 bedraagt circa 1,3 kilometer. Omdat deze afstanden groter zijn dan 200 meter is geen berekening nodig van het groepsrisico.

Locatie voorgenomen activiteit

Omschrijving locatie

Het projectgebied betreft een voormalig sportpark. Het terrein ligt momenteel grotendeels braak. Op het terrein bevinden zich meerdere bomen aan de westzijde en in de zuidwest hoek zijn enkele lage gebouwen aanwezig.

Ecologische waarden

Uit Nader ecologisch onderzoek van 2020 naar roofvogels, uilen en vleermuizen blijkt dat deze niet in het plangebied aanwezig zijn. Dit onderzoek is 3 jaar geldig. Er dient nieuw onderzoek uitgevoerd te worden voor aanvang van de ontwikkeling. Als uit dat onderzoek blijkt dat er wel verblijfplaatsen of essentieel leefgebied aanwezig is in het plangebied of er negatieve effecten op treden als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied, dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming verkregen te worden bij de Omgevingsdienst Haaglanden die hiervoor als bevoegd gezag optreedt. Er is wel sprake van een essentiële vliegroute voor vleermuizen in de Steilrandzone, boven de watergang direct ten noorden van het plangebied. Deze vliegroute mag niet onderbroken of verstoord worden door de ontwikkelingen in het plangebied. Langs deze watergang is in het bestemmingsplan een bestemming 'Groen' opgenomen. De hier aanwezige bomen blijven behouden. Verder geldt dat verlichting vanuit het plangebied op de watergang en bijbehorende bomen niet meer dan 2 lux mag bedragen. Ook wordt een groene bufferzone aangelegd tussen het woongebied en de Steilrand. Deze maatregelen voorkomen onderbreking en verstoring van de ecologisch verbinding de Steilrand en de vliegroute voor vleermuizen.

Natuurgebieden

Het plangebied is geen onderdeel van beschermd natuurgebied en bevindt zich niet nabij beschermd natuurgebied, waardoor er geen directe negatieve effecten door versnippering of verstoring plaats kunnen vinden op beschermde natuurgebieden.

Relevante ontwikkelingen in omgeving

Er zijn geen relevante ontwikkelingen in de omgeving.

Gebieden waar de milieukwaliteitsnormen onder druk staan

Het plangebied kent een verhoogd geluidsniveau vooral vanwege het wegverkeer op de A20 en A13 en spoorwegverkeer vanwege het spoortraject Rotterdam-Schiphol.

Aanwezigheid van landschappen en/of plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang

De bomenrij ten noorden van het plangebied behoren tot de Steilrandzone, dit is een historische dijk die nu wordt gebruikt als landschappelijke parkzone, met fiets en wandelroutes. Deze groenstructuur is een ecologisch verbinding en een bekende vliegroute voor vleermuizen. De bomen die in deze zone staan blijven behouden en er wordt een groene bufferzone aangelegd tussen het woongebied en de Steilrand.

Er bevinden zich geen monumenten of andere gebouwen met cultuurhistorische waarden. In het plangebied is een verhoogde kans op de aanwezigheid van vondsten en bewoningssporen uit de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd. In het plangebied geldt daarom de 'Waarde- Archeologie 2'. Indien bouw- en/of graafwerkzaamheden dieper reiken dan 0,50 meter beneden maaiveld en tevens een oppervlakte beslaan groter dan 100 m², dan dient het plan in het kader van de vergunningverlening te worden beoordeeld door de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam.

Soort en kenmerken van het potentiële effect

Zoals hiervoor al is gemeld is er sprake van een verhoogd geluidsniveau vanwege de aanwezigheid van de rijkswegen A13 en A20 en het spoortraject Rotterdam-Schiphol. Dit betreft bestaand geluid en is geen gevolg van de voorgenomen activiteit.

Het verhoogde geluidsniveau en de maatregelen daartegen zijn goed en duidelijk in beeld gebracht. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt mede vanwege de relatief hoge geluidbelasting vanaf het begin gestreefd naar een extra hoge kwaliteit van de woonomgeving.