



Gemeente Rotterdam
dS+V

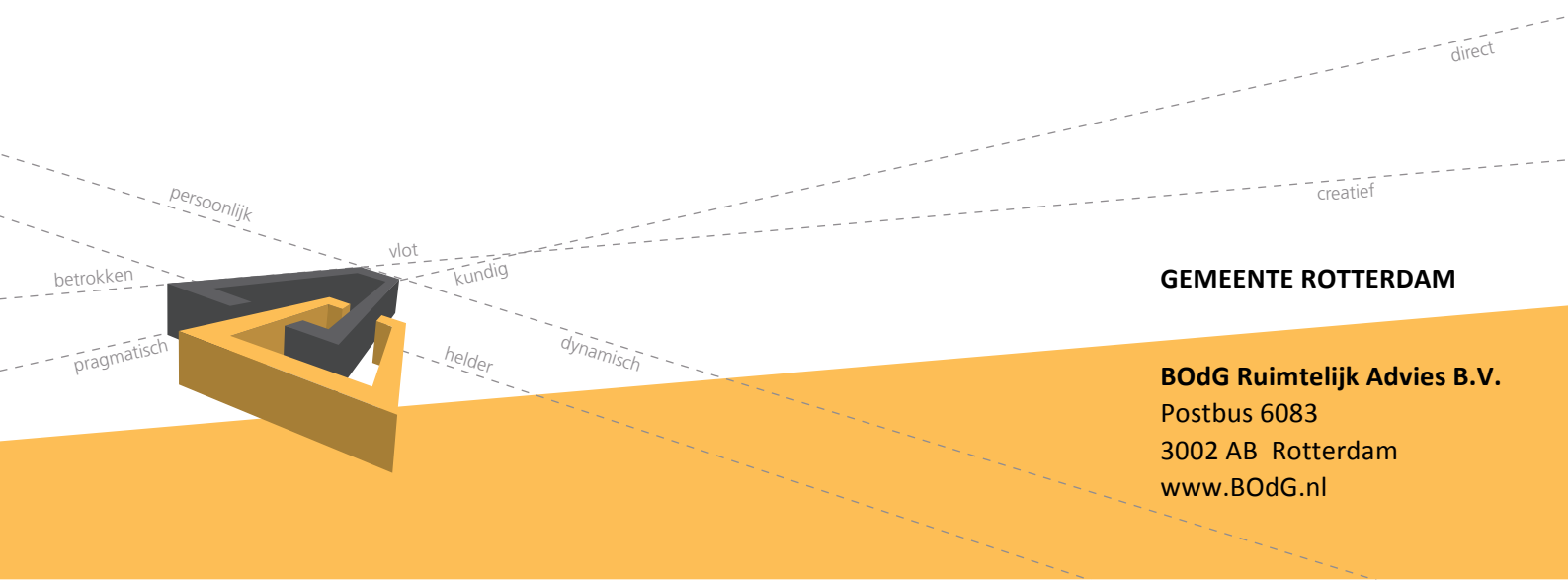
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING UITBREIDING PARKEERTERREIN ALBERT HEIJN KLEIWEG

17 februari 2011

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

UITBREIDING PARKEERTERREIN

ALBERT HEIJN KLEIWEG



GEMEENTE ROTTERDAM

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 Gekozen procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	9
2.3 Gemeentelijk beleid.....	10
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	11
3.1 Bestaande situatie	11
3.2 Projectbeschrijving	12
3.3 De omgevingsvergunning	13
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	15
4.1 Water.....	15
4.2 Milieuzonering.....	16
4.3 Geluid	17
4.4 Luchtkwaliteit	17
4.5 Externe veiligheid	18
4.6 Bodem	18
4.7 Archeologie.....	19
4.8 Flora en fauna.....	19
5. UITVOERBAARHEID.....	21
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	21
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	21

BIJLAGE: Projectkaart

1. INLEIDING

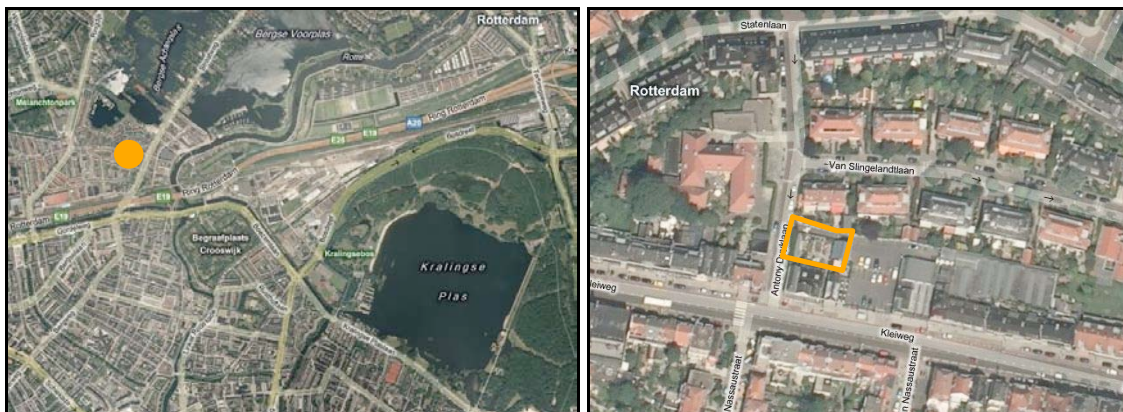
1.1 *Aanleiding*

De Albert Heijn- vestiging aan de Kleiweg te Rotterdam ontbeert momenteel de ruimte om een breder assortiment in een optimale presentatie aan de klant aan te bieden. Vergroting van de supermarkt is dan ook noodzakelijk, niet in de laatste plaats om het winkelaanbod aan de Kleiweg op peil te houden. Steeds meer winkels verdwijnen hier uit het straatbeeld, waaronder vestigingen van de Edah en Aldi. De franchisehouder heeft een aantal naburige leegstaande winkelpanden overgenomen om de benodigde ruimte te realiseren. Dat geldt ook voor de panden op de hoek van de Kleiweg en de Antony Duyklaan, die in het kader van de uitvoering van het project reeds zijn gesloopt. Naast vergroting van de Albert Heijn, worden tevens enkele winkels van derden herbouwd, met daarboven een aantal wooneenheden.

De transformatie past grotendeels binnen het nu geldende bestemmingsplan Kleiwegkwartier. Slechts een deel van het te realiseren parkeerterrein (zonder bebouwing) is gepland op gronden, alwaar een bestemming 'Tuin' van toepassing is. Aangezien deze bestemming geen parkeervoorzieningen toestaat, dient voor de realisatie daarvan afgeweken te worden door middel van een omgevingsvergunning. Onderhavig document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen aan het deel van de Kleiweg dat is gelegen tussen de Rijksweg A20 en de Bergse Achterplas. Dit deel van Rotterdam behoort tot de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, dat gelegen is ten noorden van het centrum van de stad. De omgeving van het projectgebied is overwegend in gebruik als woonfunctie. Aan de Kleiweg zijn echter veel (kleinere) winkels gevestigd.

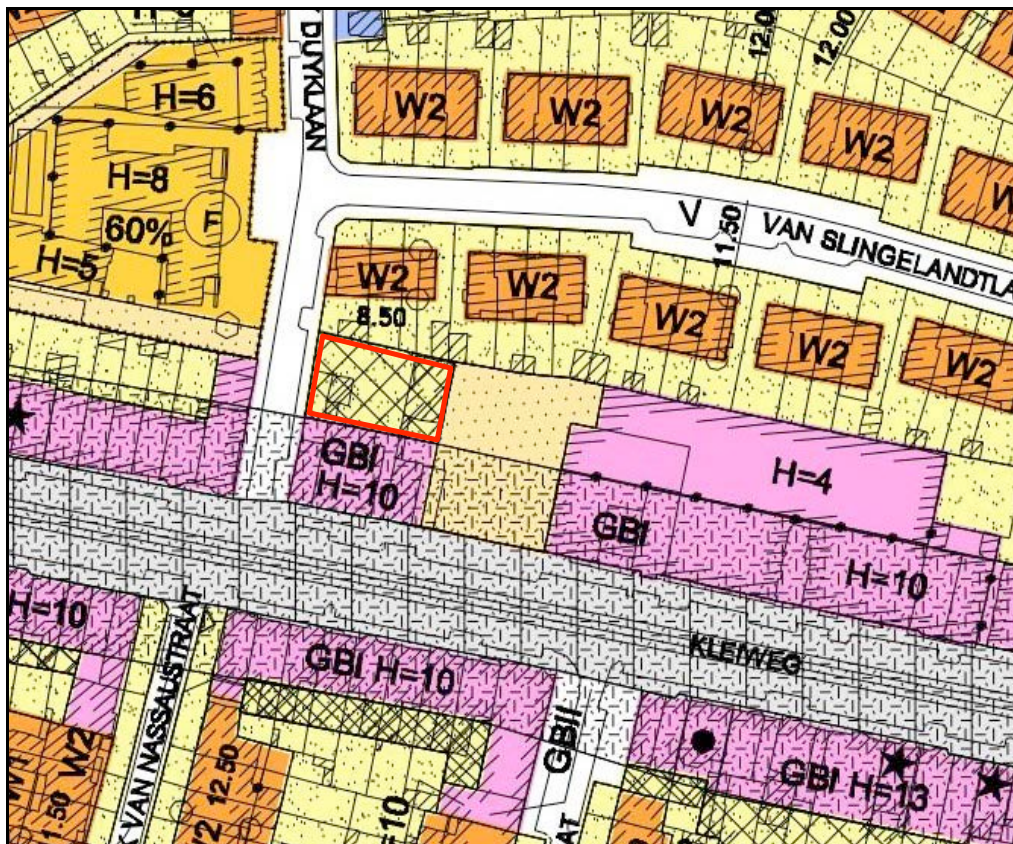


Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Het perceel valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Kleiwegkwartier. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld op 13 april 2006. Het plan is door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd op 7 november 2006 en is onherroepelijk sinds 4 januari 2007.

Op de bij het plan behorende plankaart (zie afbeelding 2) is het projectgebied voorzien van een tuinbestemming, waarbinnen het oprichten van achterbouwen is toegestaan. Binnen deze bestemming is het niet mogelijk om parkeervoorzieningen te realiseren.



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan Kleiwegkwartier (projectgebied is rood omkaderd).

1.4 Gekozen 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 (ook wel project-omgevingsvergunning genoemd). In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Waar voorheen een functiewijziging gerealiseerd kon worden op grond van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, is een soortgelijke afwijking - waarvan in dit geval sprake is - geïntegreerd in de (project)omgevingsvergunning. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat in dit geval wordt afgeweken van het geldende planologische regime en de ontwikkeling niet past binnen de "kruimelgevallen" zoals deze in het Besluit omgevingsrecht (artikel 4 van Bijlage II) worden geregeld, bestaat in het onderhavige geval geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 2 van de Wabo. Dit betekent dat er slechts medewerking kan worden verleend 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; het onderhavige document voorziet hierin.

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Nota Ruimte

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland staat beschreven in de Nota Ruimte. In deze nota is het ruimtelijk beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk tot 2030. De nota heeft een strategisch karakter en richt zich op de hoofdlijnen van het beleid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid kan worden samengevat als: ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. In de Nota zijn nadere eisen gesteld die een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en -uitvoering betrokken partijen. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeers- en vervoerontsluiting en andere investeringen die samenhangen met nieuwe bouwactiviteiten. Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen. De gebruiksverandering van het onderhavige projectgebied betreft dergelijk maatwerk en kent geen strijdigheid met het nationaal beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Visie op Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in plaats van het 'Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020' en de nota 'Regels voor Ruimte'.

In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk om de economische concurrentiepositie te versterken. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn daarbij belangrijke pijlers.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen:

‘Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.’ Gebruiksverandering van het onderhavige projectgebied valt binnen de categorie ‘lokaal’ en kent, mede gezien de kwalitatieve doelstelling, geen strijdigheid 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. Met het oog op een sterke economie en aantrekkelijke woongebieden, zullen de komende jaren veel van de kernbeslissingen in uitvoering worden genomen.

In de stadsvisie wordt niet nader ingegaan op de Kleiweg, maar wordt wel algemeen opgemerkt dat de Rotterdamse werkgelegenheid en de bestedingen ‘drijven’ op het mkb, waaronder de detailhandel. Versterking en behoud van bestaande hiervan, mede met het oog op een goed woon-, werk- en leefklimaat, is dan ook van belang.

Coalitieakkoord "Samen sterker; Hillegersberg-Schiebroek is het waard" (2010-2014)

In dit coalitieakkoord staan de coalitiepartijen voor ogen om in de zittingsperiode - in nauwe samenwerking met burgers en ondernemers - inhoud te geven aan een goed woon-, werk- en leefklimaat. Dit betekent een goed bereikbare en veilige deelgemeente met veel groen, waar ondernemers en burgers zich graag willen vestigen.

Met betrekking tot het thema 'ruimtelijke ordening' wordt in het akkoord gesteld dat de ruimtelijke kwaliteiten van de deelgemeente behouden en versterkt moeten worden. Uitgangspunt hierbij is dat, in redelijkheid en met inachtneming van diverse belangen, Hillegersberg-Schiebroek niet verder zal worden volgebouwd. Bij eventuele herontwikkelingen dient de identiteit van de verschillende wijken behouden te blijven en geldt als uitgangspunt dat bestaande groenstroken, fiets- en wandelpaden alsmede waterlopen behouden moeten blijven.

De gebruiksverandering van het onderhavige projectgebied staat in het teken van de versterking van de huidige detailhandelsfunctie van de Kleiweg. Die ontwikkeling past binnen bovengenoemd beleid en is als zodanig reeds mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

Zoals reeds aangegeven is de procedure van de uitgebreide omgevingsvergunning alleen noodzakelijk voor de realisatie van de voorgenomen uitbreiding van de parkeervoorziening. Daarvoor is immers toestemming noodzakelijk om te mogen afwijken van de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen gebruiksregels. Omdat alle bij het plan behorende bouwactiviteiten wel passen binnen het vigerende bestemmingsplan, wordt in onderhavig hoofdstuk vooral ingegaan op de uitbreiding van de parkeervoorziening.

3.1 *Bestaande situatie*

Het projectgebied is gelegen binnen het Kleiwegkwartier. Deze wijk ligt net ten noorden van de rijksweg A20 en maakt deel uit van de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek. De centrale as wordt gevormd door de Kleiweg, waaraan de wijk de naam te danken heeft. De weg vormde oorspronkelijk de verbindingsweg tussen Rotterdam en Overschie, waaraan boerderijen, bedrijven en woningen stonden. In de jaren dertig van de vorige eeuw verdween deze bebouwing, doordat de landerijen tussen de spoorlijn en de Bergse Achterplas werden volgebouwd.

Het Kleiwegkwartier kent een zevental onderling sterk van karakter verschillende buurten, die toch duidelijk ruimtelijke eenheden vormen. De Kleiweg zelf vormt de grens tussen de Gravenbuurt en de Statenlaanbuurt. In eerstgenoemde buurt is een combinatie van wonen en werken aanwezig. De bebouwing langs de Kleiweg, het Bergpolderplein en de Straatweg bestaat uit woningen, waarvan een gedeelte detailhandel op de begane grond kent. Verder zijn voornamelijk gesloten bouwblokken aanwezig, waarbij het tekort aan groen wordt gecompenseerd door een groenstrook met speelgelegenheid aan de Baroniestraat / Prins Frederik Hendrikstraat. De Statenlaanbuurt is door de ligging een aantrekkelijke woonbuurt, waar veel royale eengezinswoningen staan. Het middelpunt wordt gevormd door het Statenplein.

De huidige vestiging van Albert Heijn bestaat inmiddels ruim 10 jaar. Na gestart te zijn in 2000 op het adres Kleiweg 65, is de vestiging die bekend staat als Albert Heijn 'De Wolf', eind 2003 verhuisd naar de huidige locatie. De verkoopruimte groeide hiermee van 500 naar 1.000 m², waardoor het assortiment en de het aantal klanten toenam. Door het vertrek van andere supermarkten als Edah en Aldi, vervult Albert Heijn een belangrijke buurtfunctie.



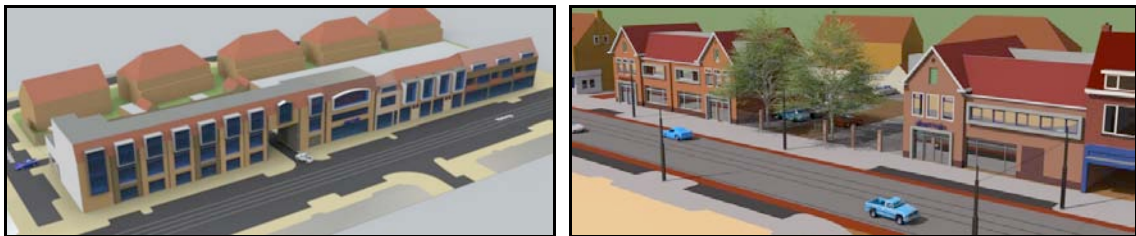
Afbeelding 3: Overzicht uitbreiding van de winkel en het parkeerterrein.

Het projectgebied maakt deel uit van de percelen op de hoek van de Kleiweg en de Antony Duyklaan. Momenteel zijn deze percelen braakliggend en reeds grotendeels in gebruik als tijdelijk parkeerterrein. In het recente verleden stond hier echter een aantal winkelpanden, waarbij de gronden behorende tot het projectgebied werden gebruikt als tuin. Uit afbeelding 3 valt op te maken dat een deel daarvan bebouwd is geweest.

3.2 Projectbeschrijving

Om te kunnen blijven voldoen aan de vraag van de klanten, is het bestaande winkelpand de afgelopen jaren een aantal keer intern verbouwd. De vraag naar een uitgebreider assortiment blijft echter groeien. Om daaraan te kunnen voldoen, is meer ruimte nodig. Het huidige pand kan dit echter niet bieden, wat uitbreiding noodzakelijk maakt.

In september 2010 zijn tijdens een informatieavond voor omwonenden de eerste uitbreidingsplannen gepresenteerd. De bewoners aan de Van Slingelandtlaan gaven aan dat ze de plannen te massaal vonden, wat afbreuk zou doen aan de privacy. Naar aanleiding van deze opmerkingen, is het bouwplan dan ook drastisch gewijzigd (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 4: Het schetsontwerp van september 2010 (links) en het uiteindelijke bouwplan (rechts).

Het te realiseren bouwplan is dusdanig vormgegeven dat het past binnen de vigerende juridisch-planologische regels zoals opgenomen in het bestemmingsplan Kleiwegkwartier. Het bouwplan behelst de uitbreiding van de Albert Heijn-vestiging met een omvang van ruim 600 m². Op de hoek van de Kleiweg en de Antony Duyklaan wordt een nieuw pand gebouwd, waar op de begane grond een winkeloppervlak ontstaat van circa 280 m² (bestemd voor derden). Op de bovenste verdiepingen zijn bovenwoningen voorzien.



Afbeelding 5: Schetsplan voorgenomen ontwikkeling percelen hoek Kleiweg en Antony Duyklaan.

De Rotterdamse parkeernorm maakt onderscheid naar de functies. Zo geldt voor 'detailhandel' een norm van 1 parkeerplaats per 50 m² winkeloppervlak, terwijl voor een 'supermarkt' de norm geldt van 1 parkeerplaats per 25 m² winkeloppervlak. Voor woningen wordt gerekend met 1,8 parkeerplaatsen per woning. Hierbij geldt overigens dat bij een combinatie van woningen met winkels (detailhandel) rekening gehouden wordt met dubbelgebruik, omdat beide functies een ander gebruiksgedrag hebben. Dit is niet van toepassing voor de functie 'supermarkt' vanwege de avondopenstelling. Het bouwplan leidt tot een noodzakelijke toename van 15 parkeerplaatsen.

In de huidige situatie zijn op het parkeerterrein van de Albert Heijn- vestiging 26 parkeerplaatsen aanwezig. Om te kunnen voldoen aan de parkeernorm dienen in totaal 41 plaatsen aanwezig te zijn. Dit wordt gerealiseerd door het huidige parkeerterrein anders in te delen en uit te breiden met een deel van de percelen op de hoek Kleiweg en Antony Duyklaan. Deze andere indeling leidt ook tot een veiligere verkeerssituatie op de Kleiweg, doordat de auto's het terrein via de Kleiweg benaderen, maar verlaten aan de zijde van de Antony Duyklaan (zie afbeelding 5). Hierdoor is dus sprake van minder oprijdende verkeersbewegingen. Aangezien de Antony Duyklaan een eenrichtingsverkeersweg is, zullen de omwonenden geen extra hinder ondervinden van de mogelijke verkeerstoename die hier optreedt.



Afbeelding 6: Overzicht uiteindelijke parkeervoorziening.

3.3 ***De omgevingsvergunning***

Zoals aangegeven is op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier', ter plaatse van de voorziene uitbreiding van het parkeerterrein een Tuinbestemming van kracht. Na het verlenen van de omgevingsvergunning wordt toegestaan om deze gronden te verharderen en als parkeerterrein in gebruik te nemen.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In de volgende paragrafen 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 milieu-aspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Milieubeleid kan beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, maar 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 is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) 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 (deel)gemeentelijk niveau (Waterplan 2 Rotterdam, deelgemeentelijk waterplan Prins Alexander). Ook het hoogheemraadschap heeft haar eigen beleid; dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015. Het belangrijkste uitgangspunt dat uit deze beleidsstukken valt te destilleren, houdt in dat de waterhuishouding zo is geregeld, dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding. Met andere woorden: de geplande ontwikkeling dient "hydrologisch neutraal" ontwikkeld te worden.

Beschrijving watersysteem

Het watersysteem van het Kleiwegkwartier maakt onderdeel uit van een watersysteem, dat deels ook in de deelgemeente Noord is gelegen, te weten het district Noord. Het Noorderkanaal verdeelt het district in twee gebieden. Het zuidelijk deel vormt het hoofdbemalingsgebied en voert af op gemaal Noordplein. Het peilniveau is hier vastgesteld op 2,40 meter beneden NAP. Het projectgebied is gelegen in het noordelijk deel van het district. Dit onderbemalingsgebied voert af op gemaal Ceintuurbaan en hier geldt een peilniveau van 2,85 meter beneden NAP.

Het district Noord is via koppelleidingen verbonden met de districten Blijdorp, Centrum en Schiebroek, waarvan de afsluiters in theorie dicht zijn en bij calamiteiten kunnen worden opengezet. Het hoofdgemaal "Noordplein" heeft de beschikking over vier bemalingscapaciteiten en voert onder normale omstandigheden af naar gemaal 10. Verder is het mogelijk om bij calamiteiten af te voeren op het stelsel van district 9. In noodgevallen kan het hoofdgemaal rechtstreeks naar de Nieuwe Maas afvoeren.

Het oppervlaktewater in het Kleiwegkwartier watert af via het zogenaamde Muizengaatje (een kunstproject onder de Rijksweg A20 op de grens van de deelgemeente n Hillegersberg-Schiebroek en Noord). In het Muizengaatje is een rioleringsoverstort aangebracht en een helofytenfilter. Het overgestorte water stroomt met een lange duiker naar een vijver direct ten oosten van het viaduct Rozenlaan. Vanuit deze vijver wordt het water naar het Noorderkanaal

gepompt. Wanneer ingezoomd wordt op het projectgebied, blijkt dat hier binnen en in de directe nabijheid geen oppervlaktewater is gelegen.

Het Kleiwegkwartier kenmerkt zich door een relatief hoge ligging, waardoor de grondwaterstand hier lager ligt. Hierdoor is grondwateronderlast en paalrot een aandachtspunt in de wijk. De wijk kent net als het overgrote deel van de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek een gemengd rioolstelsel, waardoor het relatief schone hemelwater tezamen met het afvalwater via de riolering wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Het streven is het grondwater aan te vullen met hemelwater door het infiltreren van hemelwater in de bodem. Op deze wijze wordt dan bijgedragen aan extra grondwateraanvulling, waardoor het risico op lage grondwaterstanden verminderd wordt.

Wateropgave

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om voor het projectgebied een functiewisseling van de bestemming 'Tuin' naar een parkeervoorziening mogelijk te maken. De omvang van het projectgebied bedraagt ongeveer 440 m² en zal geheel worden geasfalteerd. Uit afbeelding 3 (pagina 11) blijkt dat een deel momenteel al verhard en bebouwd is. Daarnaast is het op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk om de tuin te bebouwen met 'achterbouwen'. De daadwerkelijke toename van het verhard oppervlak is dus (veel) kleiner. Wanneer desondanks uitgegaan wordt van een maximale toename van 440 m², blijkt dat het treffen van compenserende maatregelen niet vereist is. Het hoogheemraadschap kent namelijk een ondergrens van 500 m²; blijft de toename onder deze grens, dan wordt negatieve invloed op het watersysteem beperkt geacht. Het hemelwater dat op de parkeervoorziening valt wordt afgevoerd naar de bestaande riolering.

Overleg met de waterbeheerder(s)

In het kader van het vooroverleg wordt het plan ter beoordeling aan het hoogheemraadschap toegezonden. De resultaten van dit overleg worden hier verwerkt.

4.2 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

Volgens de VNG-lijst (geheel herziene versie van maart 2009) heeft een autoparkeerterrein (SBI-code 5221.1) een maximale hinderafstand van 30 meter inzake het milieuaspect 'geluid'.

Aangezien de omgeving van het projectgebied niet is te karakteriseren als zijnde 'rustige woonwijk', mag deze hindercontour met één stap verkleind worden. Hierdoor bedraagt deze 10 meter. Hierbinnen is een aantal milieugevoelige objecten (woningen) gelegen, waarbij de kleinste afstand ongeveer 6 meter bedraagt (gemeten vanaf grens perceel tot gevel woning).

Door de korte afstand is een zekere mate van hinder te verwachten door startende en weggrijpende auto's, zoals dat ook in de huidige situatie het geval is. Om die reden is op de perceelsgrens reeds een geluidwerende afscheiding aanwezig; deze heeft een hoogte van ongeveer 2,5 meter en schermt dus een deel van de geluidhinder af. Net als de bestaande parkeervoorziening wordt ook de uitbreiding voorzien van fluisterasfalt. In het kader van verdere geluidsreductie wordt bovendien reeds gebruik gemaakt van geluidsarme winkelwagens. Het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen aan de Van Slingelandtlaan zal dan ook niet wezenlijk veranderen en de korte afstand tot de woningen wordt in deze situatie dan ook acceptabel geacht. Bij de terreininrichting zal ook rekening worden gehouden met eventuele voorzieningen.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer 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.

De onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld voor de uitbreiding van een parkeervoorziening. Het betreft hier geen geluidsgevoelig object of een reconstructie van een weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Nader akoestisch onderzoek naar (spoor)wegverkeers-, luchtvaartverkeers- en industrielawaaï is niet noodzakelijk.

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.

In het projectgebied wordt de gebruiksfunctie van de gronden getransformeerd van 'tuin' naar 'parkeervoorziening'. Deze functiewijziging maakt onderdeel uit van de herstructurering van de percelen op de hoek Antony Duyklaan en Kleiweg. Deze herstructurering zal wellicht leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Uit de Regeling NIBM blijkt, dat een project als 'niet in betekenende mate' bijdraagt als een bouwplan met maximaal 1.500 woningen of een kantoorpand met maximaal 100.000 m² bedrijfsvloeroppervlak betreft. Gesteld kan worden dat de verkeersaantrekkende werking van dergelijke projecten vele malen groter is dan die van het onderhavige project. Gelet hierop kan gesteld worden dat het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Planbureau voor de Leefomgeving in 2010 gelegen tussen de 25 en 30 µg/m³ respectievelijk circa 35 µg/m³. De concentratie PM₁₀ is in 2020 tussen de 20 en 25 µg/m³; voor NO₂ is dit een concentratie gelegen tussen 25 en 30 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

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.

Een parkeervoorziening wordt in het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object of als risicovolle inrichting. Daarnaast heeft de voorgenomen ontwikkeling ook geen invloed op de in de omgeving liggende risicovolle inrichtingen. Nader onderzoek naar het aspect externe veiligheid is niet noodzakelijk.

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 binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Projectgebied

In het verleden is een zeer klein deel van het projectgebied in gebruik geweest bij een autogarage. Uit gegevens van het Bodemloket (www.bodemloket.nl) blijkt dat in het verleden een bodemonderzoek is uitgevoerd, waaruit naar voren kwam dat een verontreiniging aanwezig is. Aangezien voor het aanleggen van de parkeervoorziening geen bodemversturende activiteiten plaatsvinden, is het niet noodzakelijk om aanvullend onderzoek uit te voeren.

4.7 Archeologie

In het bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier' is voor de gronden die zijn gelegen langs de Kleiweg een aanlegvergunningsvereiste opgenomen voor grondroerende werkzaamheden (inclusief heien) die dieper reiken dan 2,5 meter beneden NAP. De bij deze omgevingsvergunning behorende gronden vallen echter buiten dit gebied en bovendien is geen sprake van grondroerende werkzaamheden met die diepte. Een archeologisch onderzoek wordt om deze reden dan ook niet noodzakelijk geacht. Wel dient altijd rekening gehouden te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Op basis van de Monumentenwet 1988 dient het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze het BOOR) hierover geïnformeerd te worden.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming. Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden.

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet (ff-wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit de gegevens van het Natuurloket (www.natuurloket.nl) blijkt, dat het betreffende kilometerhok waarin de het projectgebied is gelegen, geen onderdeel uitmaakt van beschermde natuurgebieden op basis van de Habitat-, Vogelrichtlijn en/of Natuurbeschermingswet. Het Natuurloket geeft wel aan dat in deze hokken diverse beschermde diersoorten voorkomen. Het projectgebied is momenteel echter braakliggend; de aanwezige bebouwing is gesloopt en (hoog) opgaande beplanting is verwijderd. Verondersteld wordt dat het projectgebied dan ook niet aantrekkelijk meer is voor eventuele in de omgeving voorkomende beschermde diersoorten en al zijn uitgeweken naar andere leef- en foerageergebieden. Het aanleggen van een parkeervoorziening zal dan ook geen nadelige gevolgen met zich meebrengen. Het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

De uitvoering en daarmee ook de kosten van de voorgenomen ontwikkeling komen geheel voor rekening van de initiatiefnemer, die tevens de gronden in eigendom heeft. De gemeente Rotterdam vervult hierin enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat het plan financieel uitvoerbaar is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Deze paragraaf is gereserveerd voor eventueel ingediende zienswijzen.



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:
Uitbreiding parkeerterrein
Albert Heyn Kleiweg
 gemeente:
Rotterdam
 betreft:
Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning
 opdrachtgever:
Albert Heyn De Wolf
 datum : 13 februari 2011
 schaal : 1 : 1000



BODG
 ruimtelijk advies

Postbus 6083
 3002 AB Rotterdam
 email: info@bodg.nl
 tel: 06-48384580