

Het Mooie Plan

Goede ruimtelijke onderbouwing



In de zin van artikel 2.12 lid 2
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	3
1.1	Beknopte planomschrijving.....	3
1.2	Ligging en beschrijving van de omgeving.....	3
1.3	Huidige/oude situatie.....	3
1.4	Stedenbouwkundige inpassing.....	3
1.5	Ketenintegratie.....	4
1.6	Vigerend bestemmingsplan.....	4
1.7	Procedure.....	4
1.8	Leeswijzer.....	5
2	RUIMTELIJK BELEIDSKADER.....	6
2.1	Rijksbeleid.....	6
2.2	Provinciaal beleid.....	7
2.3	Gemeentelijk beleid.....	8
3	MILIEUASPECTEN.....	11
3.1	Bodem.....	11
3.2	Geluid.....	11
3.3	Luchtkwaliteit.....	12
3.4	Bedrijven en milieuzonering.....	13
3.5	Externe veiligheid.....	15
4	OVERIGE ASPECTEN.....	20
4.1	Water.....	20
4.2	Ecologie.....	21
4.3	Archeologie en Monumentenzorg.....	22
4.4	Verkeer en parkeren.....	22
5	UITVOERBAARHEID.....	24
5.1	Financiële uitvoerbaarheid.....	24
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	24

Bijlagen

- Gemeentewerken Rotterdam, Verkennend bodemonderzoek, april 2008.
- Gemeentewerken, Akoestisch onderzoek, 9 december 2010.
- Gemeentewerken, Onderzoek luchtkwaliteit, 13 december 2010.
- DHV, Bedrijvenscan, januari 2011.
- UMEO Milieuadvies, scan Externe veiligheid, 13 december 2010.
- Gemeentewerken, Risicoanalyse externe veiligheid, 10 december 2010.
- Gripscan archeologie, Crevasse advies, 31 januari 2011.
- BOOR, 13 januari 2011.
- GroenTeam, Gripscan locatie Homerusbuurt, 14 december 2010.
- Parkeerbalans, april 2011.
- Com wonen, Inrichtingsplan, 23 maart 2011.

1 INLEIDING

1.1 Beknopte planomschrijving

Het Mooie Plan wordt gerealiseerd rond de Homerusstraat en de oude haven spoorlijn te Rotterdam-Lombardijen. Op dit moment is de projectlocatie een braakliggend terrein. Het programma omvat in totaal 83 eengezinswoningen, verdeeld over 13 blokken binnen drie clusters en zullen uit twee verschillende types bestaan: twee en drie laags. Het plan zal zeer fraai worden vormgegeven met een groene inrichting (zie het inrichtingsplan in de bijlage) en veel extra water.

Om het bouwplan mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunningsprocedure, zoals bedoeld in artikel 2.12 lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, doorlopen omdat het bouwplan niet geheel past in het vigerende bestemmingsplan. Een dergelijke aanvraag – die op 16 december 2010 is ingediend – dient gepaard te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing. Daarin wil voorliggend stuk voorzien.

1.2 Ligging en beschrijving van de omgeving

De projectlocatie is gelegen aan de oostelijke rand van de wijk Lombardijen. Aan het westen wordt het plan begrensd door de Homerusstraat en in het noorden door het Homerusplein en in het zuid-oosten door groenvoorzieningen, met daar achter het water langs de voormalige havenspoorlijn en het bedrijventerrein Hordijk-west. De aangrenzende bebouwing aan de westzijde bestaat uit eengezinswoningen met daarnaast de buurttuin.

Lombardijen is gerealiseerd vanuit “de wijkgedachte”, waarbij de identiteit van de wijk belangrijker is dan de relaties met andere wijken en het omliggende landschap. De hoofstructuur wordt gevormd door het centraal gelegen Spinozapark, het assenkruis van de Spinozaweg-Pascalweg-Molenvliet, de groene radialen en de groene ring. De zeven buurten zijn radiaal gericht op het Spinozapark en zijn elk opgebouwd uit een mix van laagbouw en middelhoogbouw (4-5 lagen). De projectlocatie is gelegen in een van de oostelijke buurten.

Lombardijen maakt, samen met Pendrecht, Zuidwijk en IJsselmonde, onderdeel uit van de gordel van naoorlogse wijken op Rotterdam Zuid, ook wel de zuidelijke tuinsteden genoemd. Ze worden grotendeels gekenmerkt door bebouwing in stroken en schijven die in het algemeen los in het groen staan. Door plaatsing van de bebouwing in een open verkaveling is een bebouwingsbeeld gecreëerd waarin de bouwvolumes ontspoeld worden door ruimte. De tuinsteden worden gekarakteriseerd door een grote hoeveelheid groen o.a. in de vorm van gemeenschappelijke tuinen. De vele bomen die in de jaren '50 en '60 zijn aangeplant, zijn nu volwassen en vormen ‘het groene goud’ van de wijken.

1.3 Huidige/oude situatie

Het projectgebied is nu een braakliggend terrein. De oude bebouwing van de locatie omvatte grote galerijflats (in het plangebied 205 woningen).

In totaal stonden er, inclusief het gebied er direct naast (‘fase 1’), 12 galerijflats met in totaal 510 woningen. Deze zijn inmiddels allemaal gesloopt. Daarvoor in de plaats zijn er al 205 woningen in fase 1 gerealiseerd. Het Mooie Plan voorziet in de bouw van 83 woningen. Het totaal aantal woningen in dit gebied (fase 1 + Het Mooie Plan) neemt dus af van 510 naar 288 woningen.

1.4 Stedenbouwkundige inpassing

De stedenbouwkundige opzet van deelplan 2 grenst aan deelplan 1 en kan in veel opzichten gezien worden als een verlenging hiervan. Beide deelplannen zijn in de basis een eigentijdse variant op de naoorlogse tuinwijken. Er is ingezet op een veilige groene wijk met ruime kavels.

Gekozen is om de brede openbare groenzones uit het eerste deelplan door te zetten tot aan het water dat wordt verbreed ten gunste van de waterbuffering. Fiets- en voetgangersbruggen verbinden het plan met de zone van de havenspoorlijn. De groenzones splitsen het plan in 3 woonvelden. De woningen bestaan uit 2 basistypen in een 2- en 3-laagse uitvoering, waardoor er binnen een woonveld kleine verschillen ontstaan in bouwhoogte.

Het gebruik van een asymmetrische opzet van het straatprofiel resulteert in voornamelijk zuid georiënteerde privétuinen. Bovendien grenzen er op deze manier geen achterzijden aan elkaar, wat de sociale veiligheid ten goede komt.

De woningen aan het water zijn korte blokjes, gevormd door een compositie van beide typen en worden ontsloten via een besloten binnentuin. Aan de waterzijde hebben ze een terrastuin op het oosten. Bij de andere blokken binnen een woonveld bevinden zich de entrees van de kopwoningen zoveel mogelijk aan de hoofdstraat. Begrenzingsmuren van de privétuinen worden gevormd door manshoge hagen of gemetselde muren die ook de bergingen afschermen. Ook de parkeerplaatsen op eigen terrein worden ingekaderd om zo een kwalitatief hoogwaardige overgang tussen privéterrein en het openbaar gebied te kunnen garanderen.

1.5 Ketenintegratie

Het Mooie Plan is het eerste bouwproject dat Com Wonen en Dura Vermeer Bouw Rotterdam BV volgens de principes van ketenintegratie samen uitvoeren. De resultaten zijn tot nu toe indrukwekkend: vrijwel géén opleverpunten, een enorme kostenbesparing in zowel de voorbereidings- als uitvoeringsfase, een bouwproces dat ondanks de vorst niet uit de planning liep en tevreden bewoners.

Ketenintegratie tussen Com-wonen en Dura Vermeer Bouw Rotterdam is een vijf jaar durende pilot als onderdeel van het programma 'Supply Chain Excellence', in samenwerking met de TU Delft, Universiteit van Amsterdam en Deloitte Real Estate Advisory. Hierbij nemen we afstand van de traditionele opdrachtgever – opdrachtnemer-verhouding en dragen partijen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor dit 'bouwproces-nieuwe stijl'. Doel van ketenintegratie is om te komen tot betere kwaliteit, kostenreductie, een sneller bouwproces en tevreden bewoners. Daarna resulteert de excellente ontwerp- en bouwfase in een lage onderhoudscyclus.

1.6 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor de locatie is "Bestemmingsplan Lombardijen"; vastgesteld d.d. 30-10-1986 in de raad van Rotterdam en goedgekeurd door het DB van Rijnmond d.d. 23-6-1989. De bestemming is "wonen". De gewenste ontwikkeling is hiermee niet in strijd. Het bestemmingsplan is meer dan 10 jaar oud. Zowel programma als bouwomvang zijn in strijd met het betreffende Bestemmingsplan Lombardijen. Daarin zijn de woningen aangewezen voor 'Meergezinswoningen, Agrarische doeleinden, Park&plantsoen, Verblijfsgebied en Water'. De voorschriften laten ook geen ruimte voor het verlenen van een (binnenplanse) ontheffing.

1.7 Procedure

Voor dit project dienen de volgende procedures te worden doorlopen:

- het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikelen 2.1 lid 1 sub c jo 2.12 Wet algemene bepaling omgevingsrecht;
- het vaststellen van hogere waarden op grond van artikel 83 lid 2 Wet geluidhinder (Wgh) jo. artikel 110a lid 1 en 3 Wgh

Deze ontwerpbesluiten zullen gelijktijdig gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd bij de publieksbalie van het gemeentehuis en op internet via de website van de gemeente. Binnen de bovengenoemde termijn kan een ieder schriftelijk of mondeling zijn of haar zienswijze naar voren brengen.

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zal voor zover relevant in hoofdlijnen het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente weergegeven. In hoofdstuk 3 zal een toelichting worden gegeven van de verrichte milieuonderzoeken (bodem, geluid, luchtkwaliteit, bedrijven en milieuzonering, licht en externe veiligheid). In hoofdstuk 4 zullen de overige onderzoeken worden toegelicht (water, ecologie, archeologie en verkeer en parkeren). Hoofdstuk 5 verantwoordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 RUIMTELIJK BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

Op achtereenvolgens 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte met als titel 'Ruimte voor ontwikkeling'. De Nota geeft de rijksvisie weer op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. In de Nota wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Het kabinet staat een ruimtelijk ordeningsbeleid voor dat is gericht op bevordering van een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het hoofddoel van het beleid is het duurzaam en efficiënt ruimte scheppen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van steden en het platteland, waarbij het rijk prioriteit geeft aan de ontwikkeling van economische kerngebieden, met name door middel van verbreding van het woningaanbod.

Paragraaf 2.3.2.4 van de Nota Ruimte spreekt over het benutten van bestaand bebouwd gebied. De nationale overheid heeft de ambitie om ook voor de komende jaren woninggroei binnenstedelijk te realiseren. Het beleid is ook gericht op herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaande stedelijke gebieden, hetgeen moet bijdragen aan verbetering van de nodige diversiteit van het woonaanbod in de steden. Een van de opgaven voor de regio is het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden met goede verbindingen voor verschillende vervoerssoorten en een goede milieukwaliteit. De nadere invulling van de realisatie van deze opgaven is gezien de Nota Ruimte vooral een opgave voor de gemeenten zelf.

Het bouwplan sluit aan bij de doelstellingen van het rijk, zoals verwoord in de Nota Ruimte omdat het gaat om een binnenstedelijke herstructurering en revitalisering.

2.1.2 AMvB Ruimte (ontwerp)

In juni 2009 is het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de AMvB Ruimte) ter inzage gelegd. Door middel van de AMvB Ruimte kan de rijksoverheid regels stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Een deel van de Nota Ruimte zal in deze AMvB Ruimte worden verwerkt. Tevens kunnen provincies worden verplicht om ter uitvoering van de AMvB regels te stellen in de provinciale verordening (dit worden de getrapte regels genoemd). De AMvB zorgt ervoor dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

In dit plan zijn geen nationale belangen in het geding.

2.1.3 Nota 'Mensen, Wensen, Wonen'

In de Nota 'Mensen, Wensen, Wonen' (d.d. mei 2004) heeft het kabinet zijn visie op het wonen in de 21e eeuw neergelegd. Onder het motto 'Mensen, Wensen, Wonen' stelt de nota de burger centraal in het woonbeleid. Uit onderzoek is gebleken dat de woonwensen van de burger nog onvoldoende worden bediend.

Kernthema's van de Nota 'Mensen, Wensen, Wonen' zijn:

- meer zeggenschap voor burgers over woning en woonomgeving;
- kwaliteit van wonen in steden vergroten;
- meer ruimte voor 'groene' woonwensen.

In deze nota wordt kortom gestreefd naar het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit. Daarin voorziet voorliggend bouwplan.

2.1.4 Wet ruimtelijke ordening

De invoering van de Wro (1 juli 2008) betekende een stelselwijziging in de ruimtelijke ordening door een verandering van de positie, verantwoordelijkheden en instrumenten van Rijk, provincies en gemeenten. Belangrijk uitgangspunt van de Wro is dat elk overheidsniveau de bevoegdheden moet hebben om de ruimtelijke vraagstukken waarvoor het verantwoordelijk is waar te maken. Deze werkwijze is samengevat onder het motto: 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De invulling van het plan is een bevoegdheid van de gemeente.

2.1.5 Conclusie rijksbeleid

De geprojecteerde ontwikkeling past functioneel en ruimtelijk binnen het rijksbeleid. Het rijksbeleid prefereert herstructurering van bestaand kerngebied boven uitbreiding van kernen. De uitwerking van het beleid wordt overgelaten aan de decentrale overheden.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Zuid-Holland

Provinciale Staten stelden op vrijdag 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

Het uitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving in 2020 is bundeling van verstedelijking. Dit is meer dan het concentreren van wonen in steden. Zuid-Holland richt zich op de relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied. Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Dit geldt ook buiten het stedelijk netwerk.

De provincie kiest er dus voor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Op de Functiekaart zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland omgeven door bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. De gronden van onderhavig bouwplan liggen binnen deze bebouwingscontouren.

Het projectgebied ligt binnen stedelijke gebied en draagt bij aan de kwaliteitsslag die volgens provinciaal en beleid moet worden gemaakt om de woon- en leefomgeving te verbeteren. Het plan past goed binnen dit beleid.

2.2.2 Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Onderhavig plan zorgt voor binnenstedelijke herstructurering en zorgt voor groot aantal eengezinswoningen, waar momenteel in de regio Rotterdam een tekort aan is. Zodoende past het bouwplan uitstekend in het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Stadsvisie Rotterdam (Rotterdam in 2030)

Op 29 november 2007 heeft de gemeenteraad zijn stadsvisie vastgesteld. Voor een aantrekkelijke woonstad zijn goede woningen alleen niet voldoende. Daarom zet Rotterdam in op goede en complete 'woonmilieus'. Dat wil zeggen met veel aandacht voor de openbare ruimte en de noodzakelijke voorzieningen. Herstructurering en aanpak van de bestaande woningvoorraad staat centraal. Onderhavig project draagt bij aan deze doelstellingen.

2.3.2 Gebiedvisie IJsselmonde

De deelgemeente IJsselmonde is een gebiedsvisie opgesteld voor voor (geheel) IJsselmonde. Dit gebeurt in overleg met bewoners, ondernemers en professionals. Deze gebiedsvisie is vastgesteld op 9 december 2010.

Ten aanzien van Lombardijen wordt in de gebiedsvisie aangegeven dat het belangrijk is dat in Lombardijen de bestaande plannen volgens het Masterplan Lombardijen 2007 worden uitgevoerd. Een vernieuwd Spinozapark vormt daarin samen met het Bijenpark het sociale hart. In het Masterplan ligt naast de groenvoorzieningen, de nadruk op 'blauwe voorzieningen': er komt meer water en bestaande watersystemen worden verbeterd. Dit geldt ook voor Havenspoor en het Lange Pad en omgeving. De deelgemeente, het waterschap en com-wonen geven voorrang aan bestaande plannen

2.3.3 Ontwikkelingsvisie IJsselmonde

In deze visie die in 1997 is vastgesteld staan de plannen van de deelgemeente verwoord voor de ontwikkeling van IJsselmonde als "Tuinstad met toekomst". Voor het beheergebied Lombardijen zijn levendigheid, differentiatie en duurzaamheid leidende thema's. Het beheer zal zich met name richten op het verbeteren van de woningvoorraad en de woonomgeving, waarbij versterking van het karakter van de stedelijke tuinwijk en kwaliteitsverhoging van het woningaanbod uitgangspunt vormt.

2.3.4 Woningvoorraad IJsselmonde: Identiteit en differentiatie

De bestaande woningvoorraad in de deelgemeente IJsselmonde is op dit moment eenzijdig van opbouw. De woningvoorraad is in de huidige situatie met name geschikt voor de doelgroep 'starters op de woningmarkt', omdat een groot aandeel van de voorraad bestaat uit kleine goedkope woningen.

Uit studies blijkt dat er in Lombardijen per 1 januari 2002 een overschot van 639 woningen in de bereikbare voorraad was. Op het moment zijn deze woningen door onvoldoende doorstroming echter nog nauwelijks beschikbaar voor starters. Ook in het (middel)dure huursegment kent de deelgemeente IJsselmonde een relatief groot woningaanbod. In het (middel)dure koopsegment is er echter onvoldoende aanbod.

De opgave die de deelgemeente zich voor de komende jaren heeft gesteld is dan ook om doorstroming van zowel ouderen als huishoudens met midden en hogere inkomens uit bereikbare huurwoningen op gang te brengen, en om de keuzemogelijkheden voor eigen inwoners binnen deelgemeente te vergroten. Daarnaast wil de deelgemeente zich richten op het aantrekken van mensen buiten de deelgemeente. Om het maken van een wooncarrière te faciliteren zet de deelgemeente in op het toevoegen van kwalitatief goede middeldure- en dure woningen door middel van (vervangende) nieuwbouw, zoals ook aangegeven in het Woonstadbeleid voor Rotterdam.

2.3.5 WonenVisie IJsselmonde

In de WonenVisie IJsselmonde, vastgesteld door de deelraad d.d. 25 oktober 2004, wordt een grotere differentiatie van de woningvoorraad nagestreefd. De functie van de wijkvisie

Lombardijen, die op 9 december 2004 door de deelraad van IJsselmonde is vastgesteld, is om een koers voor de wijk uit te zetten en een richting aan te geven voor de toekomstige ontwikkelingen. Daarbij gaat het om modernisering van het woningbestand, verbetering van de kwaliteit van de buitenruimte en waar nodig, van het winkelbestand en de voorzieningen.

2.3.6 Masterplan Lombardijen

De koers die is uitgezet in de Wijkvisie Lombardijen is in het Masterplan Lombardijen uitgewerkt. Het Masterplan van april 2007 is gepresenteerd aan het publiek en is in de zomer van 2007 vastgesteld door Gemeente Rotterdam.

Het Masterplan Lombardijen fungeert als kader voor de herstructurering van Lombardijen in de periode tot 2015 en is de basis voor projectoverstijgende gebiedsafspraken. Daarnaast geeft het Masterplan de ambitie weer voor de ontwikkeling van de wijk op lange termijn. Aanleiding voor de herstructurering van Lombardijen is de eenzijdige woningvoorraad van goedkope, verouderde, kleine appartementen en de veranderende bevolking van Lombardijen. Voorliggend project past en draagt bij aan de ambities van het Masterplan.

2.3.7 Koepelnota Welstand

Welstandsbeleid is voor een groot deel afhankelijk van de plek waar gebouwd gaat worden. Elk soort gebied heeft specifieke kenmerken en bijpassende welstandsregels, die zijn vastgelegd in de Koepelnota, vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2004. Welstandstoezicht is een belangrijk instrument bij het ontwikkelen en handhaven van de kwaliteit van de gebouwde omgeving in Rotterdam. Dat past in het gemeentelijk streven om van Rotterdam een aantrekkelijke leef-, woon- en werkstad te maken. Ook geeft welstandstoezicht eigenaren van gebouwen de garantie dat nieuwe gebouwen in de directe omgeving van hun panden aan minimale kwaliteitseisen voldoen. Bovendien kan duidelijk en controleerbaar welstandstoezicht voorkomen dat er conflicten ontstaan over wat wel en niet kan, als het om bouwen gaat.

2.3.8 Waterplan 2

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk;

Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig;

Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

2.3.9 Deelgemeentelijk Waterplan IJsselmonde

Het deelgemeentelijk Waterplan IJsselmonde is in 2004 vastgesteld. Het doel van het waterplan is om te komen tot een goed beheersbaar en aantrekkelijk watersysteem met helder water van voldoende kwaliteit met gevarieerde en veilige oevers dat op de gewenste gebruiksfuncties is afgestemd.

Uit de inventarisatie van het watersysteem van de deelgemeente IJsselmonde blijkt dat:

- het totale wateroppervlak gering is, 3.9% van het bruto gebiedsoppervlak bestaat uit water.
- er te weinig verhard oppervlak is afgekoppeld, alleen in de wijk Beverwaard is gedeeltelijk gescheiden riolering.
- het oppervlaktewater vaste peilen heeft en dat er weinig ruimte is voor het vasthouden en bergen van neerslag.
- slechts op enkele locaties natuurvriendelijke oevers zijn, waaronder park De Twee Heuvels, Lombardijen en IJsselmonde Zuid.
- de waterkwaliteit onvoldoende is want het is te troebel en voedselrijk.

Het deelgemeentelijk Waterplan IJsselmonde bevat een maatregelenpakket, nodig om de belangrijkste knelpunten in het watersysteem van IJsselmonde op te lossen of sterk terug te dringen. Het deelgemeentelijk waterplan is gebaseerd op het Waterplan 1.

2.3.10 Conclusie (deel)gemeentelijk beleid

Het Mooie Plan past uitstekend in het beleid van de gemeente en de deelgemeente. Het plan voorziet in de gewenst revitalisering en modernisering van de wijk. De vormgeving van het plan volgt logischerwijs uit het vastgestelde beleid zoals verwoord in de diverse (deel)gemeentelijke structuurvisies.

3 MILIEUASPECTEN

3.1 Bodem

3.1.1 Toetsingskader

Bij nieuwbouw dient een analyse te worden gemaakt van de grond- en grondwatermonsters. De resultaten van deze analyse dienen getoetst te worden aan de bodemkwaliteitskaart en de richtlijnen van het Ministerie van VROM, zoals beschreven in de 'Leidraad Bodembescherming' (mei 2006). De analyseresultaten worden geïnterpreteerd aan de hand van de meest recente streef- en interventiewaarden uit de gewijzigde Circulaire bodemsanering 2006, de achtergrondwaarden uit de Regeling bodemkwaliteit en de achtergrondconcentraties in de regio. Daarnaast zijn sinds oktober 2008 in het kader van de Wet bodembescherming de streefwaarden (grondwater) en interventiewaarden (grond- en grondwater) van kracht.

3.1.2 Onderzoek

Gemeentewerken Rotterdam heeft in april 2008 een verkennend bodemonderzoek (Verkennd bodemonderzoek Homerusstraat e.o. (Complex 207) te Rotterdam d.d. 14 april 2008, zie bijlage) uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de planlocatie om te bepalen of de bodemkwaliteit belemmeringen oplevert voor de voorgenomen werkzaamheden voor de herinrichting van de locatie. Uit het verkennend onderzoek blijkt dat in de bovengrond lichte verontreinigingen kunnen voorkomen met nikkel, minerale olie, PAK en EOX. In de ondergrond zijn lichte verontreinigingen met koper, nikkel en EOX aangetroffen. Overige onderzochte parameters zijn niet verhoogd aangetroffen. Het freatisch grondwater is licht verontreinigd met arseen en zink. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

3.1.3 Conclusie

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen werkzaamheden aan het riooltracé en de bestemming woning met tuin. Er is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

3.2 Geluid

3.2.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder geeft ter bescherming van burgers normen voor geluidsbelasting. Zo zijn er normen in vastgelegd voor geluid van weg- en railverkeer en industrielawaai.

Uitgangspunt is dat de geluidsbelasting moet voldoen aan de voorkeurswaarden. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde dan dient inzichtelijk te worden gemaakt welke maatregelen kunnen worden genomen om de geluidsbelasting te reduceren. Mochten dergelijke maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende doeltreffend zijn, kan het college een hogere waarde vaststellen die niet hoger mag zijn dan de wettelijk vastgelegde maximale ontheffingswaarde.

De gemeente Rotterdam heeft in 2007 het 'Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder' vastgesteld. Dit beleid geeft in essentie aan dat er naast maatregelen aan de bron of in de overdracht ook aandacht moet zijn voor maatregelen op (steden)bouwkundig niveau. Concreet wordt aan de vaststelling van hogere waarden een tweetal eisen verbonden:

- per woning tenminste één geluidsluwe gevel, met een gecumuleerde geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï van ten hoogste 53 dB na toepassing van de aftrek van artikel 110g van de Wet geluidhinder;
- per woning tenminste één geluidsluwe buitenruimte (indien aanwezig).

3.2.2 Onderzoek

In opdracht van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) heeft Gemeentewerken in het kader van het nieuwe bestemmingsplan “Lombardijen” een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Het bestemmingsplan omvat 3 ontwikkellocaties waar woningbouw mogelijk wordt gemaakt (locatie 3, 4 en 5). Locatie 4 betreft de herstructurering van de Homerusbuurt.

In het onderzoek zijn, voor zover relevant, de geluidsbelastingen berekend vanwege wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. Gekeken is of de geluidbelasting vanwege deze bronnen op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen aan de eisen uit Wgh voldoet. Daarnaast is onderzocht of het plan voldoet aan het Ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam. Bij locatie 4 wordt de voorkeurswaarde voor wegverkeer niet overschreden. De voorkeurswaarde (55 dB) voor railverkeer wordt wel overschreden met 8 dB. Gebleken is dat er geen bron- en overdrachts-maatregelen mogelijk en/of gewenst zijn. Daarnaast is gebleken dat de maximaal berekende geluidbelastingen de plandrempel van 63 dB uit het Rotterdams actieplan Geluid niet overschrijdt.

Door Gemeentewerken wordt geadviseerd de maximaal berekende geluids-belastingen als hogere waarden aan te vragen bij het college van burgemeester en wethouders. De daarbij vast te stellen hogere waarden zijn in tabel 7.1 van het onderzoek weergegeven. De hoogst berekende geluidsbelasting op de achtergevels van de woningen type C en D bedraagt 61 dB en 59 dB op de rechterzijgevel van de woningen type A en B, zonder aftrek volgens art. 110g Wgh.

Aan de Rotterdam eis van tenminste één geluwe gevel en één geluidsluwe buitenruimte wordt voldaan.

3.2.3 Conclusie

De gevels van de nieuwe woningen in het projectgebied zijn geluidsbelast door spoorweglawaaï afkomstig van rondom gelegen spoorwegen. De karakteristieke geluidwering van de gevels is bepaald. Op grond van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat de geluidwering van de gevel voldoende is, zodra de voorzieningen zoals in het rapport omschreven zijn uitgevoerd. Vanwege het railverkeer zullen hogere grenswaarden worden aangevraagd bij burgemeester en wethouders. Het ontwerp hogere waarden besluit ligt gelijktijdig met de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage. Aan de eis van een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte wordt voldaan.

3.3 Luchtkwaliteit

3.3.1 Toetsingskader

Eind 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) en de bijbehorende onderliggende regelgeving van kracht geworden. Daarmee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 ingetrokken. De wettelijke grenswaarden zijn echter ongewijzigd. In ons land treden in de praktijk alleen overschrijdingen op van de grenswaarden voor de componenten PM10 (fijn stof) en NO2.

Onder de wetwijziging blijft de toetsing luchtkwaliteit van bouwplannen als voorheen bestaan uit 2 onderdelen te weten:

- Het plan mag het tijdig halen van de grenswaarden niet in de weg staan;
- Er moet sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.

Aanvullend op de uitgevoerde toets dient aandacht besteed te worden aan de zogenoemde “anticumulatie bepaling” (Besluit NIBM, art.5). Dit houdt in het uitvoeren van een controle over de aanwezigheid van andere nieuwbouwprojecten (woningen, kantoren, inrichtingen etc.) in de omgeving die aan het onderhavig project gecorreleerd zijn en daarom als één gezamenlijk project beschouwd moeten worden. Als criterium voor de relatie tussen de projecten/locaties wordt de nabijheid van de locaties (binnen een afstand van 1 km) en het gebruik van dezelfde infrastructuur gehanteerd. Daarnaast moeten de projecten in de werkingstermijn van het NSL (voor 2015) uitgevoerd worden.

3.3.2 Onderzoek

In het kader van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Lombardijen is door Gemeentewerken een luchtkwaliteitstoets (Luchtkwaliteitstoets bestemmingsplan Lombardijen, d.d. 13 december 2010, zie bijlage) uitgevoerd ten behoeve van de nieuwe of te wijzigen bestemmingen (ontwikkelingen) die dit plan mogelijk maakt zijn. In genoemd onderzoek is (nog) geen rekening gehouden met een mogelijke herontwikkeling van de locatie Complex 208.

De conclusie van het onderzoek luidt overigens dat de wel onderzochte ontwikkelingslocaties vanwege hun geringe omvang moeten worden beoordeeld als NIBM-projecten. Daarnaast is er bij geen van deze locaties sprake van een verhoogde blootstelling aan slechte luchtkwaliteit. Naar verwachting wordt in een ruime omgeving van het plangebied tijdig worden voldaan aan alle grenswaarden. De door Gemeentewerken onderzochte planontwikkelingen ontmoeten derhalve geen bezwaren vanuit de geldende luchtkwaliteitseisen.

In het kort komt het programma op het volgende neer:

- Parlando aan de Guido Gazelleweg 104 hoogbouwprojecten worden vervangen door circa 145 woningen
- Verdunning van woningen aan de Homerusstraat (Complex 2.07 fase b)
- Bouw van circa 15 nieuwe woningen aan de Kooiwalweg

De plangebieden van dit bestemmingsplan liggen aan de Homerusstraat, de Kooiwalweg en de Guido Gazelleweg. Het aantal woningen aan de Guido Gazelleweg neemt dus met circa 41 toe. Dit ligt ver onder de tijdelijke NIBM norm bij een éénzijdige ontsluiting. En het aantal woningen bij de Homerusstraat neemt af. Aan de Kooiwalweg komen 15 nieuwe woningen. Ook dit ligt ver onder de tijdelijke NIBM norm bij een éénzijdige ontsluiting. Er zijn geen andere ontwikkelingen in de directe nabijheid.

3.3.3 Conclusie

In deze analyse is aannemelijk gemaakt dat dit bestemmingsplan een niet in betekenende mate bijdrage geeft aan de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt voldaan aan het Besluit gevoelige bestemmingen. Dit plan voldoet daarmee aan de Wet luchtkwaliteit. Ook is het plan in overeenstemming met het Rotterdamse beleid. Naar verwachting wordt in een ruime omgeving van het plangebied tijdig worden voldaan aan alle grenswaarden.

3.4 Bedrijven en milieuzonering

3.4.1 Toetsingskader

Om conflicterende situaties tussen wonen en bedrijvigheid te voorkomen, wordt in de regel een ruimtelijke scheiding toegepast tussen de bronnen van overlast en de objecten die voor overlast gevoelig zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenoemde milieuzonering gebaseerd op de publicatie Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009). Deze publicatie geeft voor de aspecten

geluid, stof, gevaar en geur per bedrijfstype afstanden die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Maatgevend hiervoor is de grootste afstand tussen de gevel van de woning en de perceelsgrens waarop de bedrijfsbestemming van toepassing is. Van de grootste afstand wordt de categorie afgeleid.

3.4.2 Inventarisatie

Voor de bedrijvengripscan is de planlocatie bezocht door DHV b.v. en is de in de directe omgeving aanwezige bedrijvigheid beschouwd. De omgeving en het landgoed zijn te karakteriseren als een rustige woonwijk, waarvoor de standaard richtafstanden uit het Groene Boekje gelden. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen hier vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Langs de randen, in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties, is weinig verstoring door verkeer.

In tabel 2 en tabel 3 wordt inzichtelijk gemaakt om welk(e) (type) bedrijven het gaat, tezamen met een omschrijving en de SBI-code waaronder wij deze bedrijven scharen. In *Tabel 2* is naast de huidige codering (SBI-2008) tevens de oude codering (SBI-1993) vermeld. De bedrijven op het bedrijventerrein Hordijk-Oost zijn niet in de tabel vermeld, omdat gelet op hun aard (kantoor, verhuur, garage) en hun afstand (meer dan 180 meter) tot de planrand deze op voorhand geen knelpunt zullen vormen.

Tabel 2: Overzicht bedrijven met SBI-codering

Bedrijf of terrein		Omschrijving	SBI-1993	SBI-2008
Kantoor	Bolnesstraat	Elektra/brandveiligheid – WL Techniek	74	divers
	Ridderkerkstraat	Dakonderhoud – Cazdak		
	Ridderkerkstraat	Schildersbedrijf – Van Lochem		
Voedsel	Bolnesstraat	Deegwaren – MeiSum Food Products bv	1589	1089
Bakkerij	Ridderkerkstraat	Broodfabriek – J.M. Uljee	1581	1071
Garage	Ridderkerkstraat	Garage – Roman's auto's	501 +	divers
	Ridderkerkstraat	Garage – Polderlaan	501 +	divers
Handel	Ridderkerkstraat	Accessoires – Kilinclar	503, 504	453
Verhuur	Ridderkerkstraat	Steigers/ondersteuning – Travhydro	714	772

Tabel 3: Overzicht bedrijven aan rand plangebied met indicatieve hindercontouren

Bedrijf of terrein	Categorie	Richtafstanden* in m				Knelpunt?	Afstand tot grens van plangebied in m
		Ge	St	G	EV		
WL Techniek, Cazdak, Van Lochem	1	0	0	10	0	nee	≥ 65
Mei Sum Food Products bv	4.1	200	30	50	30	mogelijk	≥ 65
J.M. Uljee	2	30	10	30	10	nee	≥ 65
Roman's auto's, Polderlaan	2	10	0	30	10	nee	≥ 65
Travhydro	2	10	10	30	10	nee	≥ 65

* Ge = Geur, St = stof, G = geluid, EV = externe veiligheid

Uit tabel 3 blijkt dat er vanwege de omliggende bedrijvigheid over het algemeen geen knelpunten bestaan. Alleen vanwege het bedrijf Mei Sum Food Products bv (producent van deegwaren) is er een mogelijk knelpunt met betrekking tot het aspect geur. Geadviseerd wordt hiernaar nader onderzoek te verrichten, om te beoordelen of dit knelpunt daadwerkelijk aanwezig is, en of het nodig is hieraan maatregelen te treffen.

3.4.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat, na raadpleging van de risicokaart en het groene boekje, er vanwege de omliggende bedrijvigheid over het algemeen geen knelpunten bestaan. Alleen vanwege het bedrijf Mei Sum Food Products bv (producent van deegwaren) is er een mogelijk knelpunt met betrekking tot het aspect geur. Er zijn echter geen klachten van geuroverlast bekend en het gaat hier om een herstructureringsproject, waarbij het aantal omwonenden per saldo zeker niet toeneemt, zodat het aantal mogelijke geurgehinderden afneemt door deze ontwikkeling. Nader onderzoek wordt niet nodig geacht.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid ziet op de risico's die ontstaan door gevaarlijke stoffen. Tijdens productie, opslag, gebruik en transport kunnen zich calamiteiten voordoen met alle mogelijk gevolgen van dien. Deze risico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, waarbij in de normering onderscheid wordt gemaakt in bestaande en toekomstige situaties.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat iemand komt te overlijden ten gevolge van een calamiteit. Hierbij wordt verondersteld dat een (fictieve) persoon zich gedurende 24 uur per dag gedurende een heel jaar onbeschermd op een plaats bevindt. Het PR kan worden weergegeven door een lijn op de kaart (risicocontour) rondom een bedrijf, of vervoersas. Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat meerdere personen gelijktijdig overlijden als direct gevolg van één ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR is geen norm vastgelegd, maar wordt een oriënterende waarde (OW) vaak gebruikt als ijkpunt voor het maken van een afweging.

Bij een sterke toename van het groepsrisico, of bij overschrijding van de oriënterende waarde dient een verantwoordingsbesluit te worden genomen. Volgens het Beleidskader groepsrisico Rotterdam dient het bevoegd gezag in die gevallen de verantwoording groepsrisico altijd als expliciet beslispunt in de besluitvorming mee te nemen. Daarbij worden een aantal stappen doorlopen om het risico zo laag mogelijk te houden. Uiteindelijk zal een afweging moeten worden gemaakt over de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het groepsrisico.

Bedrijven en inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. Het Bevi legt veiligheidsnormen en zoneringen op aan bedrijven en/of activiteiten die een risico vormen voor personen. Op grond van bovengenoemde regelgeving dienen bij ruimtelijke ontwikkelingen verplichte afstandsnormen tussen gevaarlijke inrichtingen of activiteiten als chemische fabrieken, LPG- tankstations en (beperkt) kwetsbare objecten in acht te worden genomen en dienen gevolgen binnen het invloedsgebied te worden beschouwd. In het kader van een herziening of afwijking van een bestemmingsplan dient inzichtelijk te worden gemaakt of er in de buurt van de planlocatie risicobronnen aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de voorgestane bestemmingen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden de normen voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico zoals hierboven is aangegeven. Het belangrijkste beleidsdocument is daarbij de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (n-RNVGS) uit 1996. In de 'Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen' (VNG, 1998) is een praktische uitwerking weergegeven van de nota. Volgens de n-RVGS kan het (lokaal of regionaal) bevoegd gezag gemotiveerd afwijken van de oriënterende waarde.

De rol van de provincie is te toetsen of de afweging van het bevoegde gezag in redelijkheid kon worden gemaakt. In augustus 2004 is door het Rijk de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (c-RNVGS) uitgebracht. De circulaire gaat onder meer in op de toepassing van de risicobenadering bij omgevingsbesluiten.

Met ingang van 1 januari 2010 is de circulaire gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over het water. Met de wijziging wordt geanticipeerd op het toekomstige Besluit transport externe veiligheid (Basisnet). Voor spoor is nog geen basisnet vastgesteld.

Toekomstig Besluit transport externe veiligheid (basisnet)

Het aantal knelpunten op het gebied van veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling neemt toe. Dit komt door bebouwing vlakbij wegen, water en spoor, maar ook door een sterke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Om ervoor te zorgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook in de toekomst mogelijk blijft, wil het kabinet het vervoer gaan reguleren met het Basisnet. Bij het Basisnet worden alle hoofdvaarwegen, rijkswegen en spoorwegen ingedeeld in categorieën. Elke categorie geeft de mate aan waarin er beperkingen gelden voor vervoer en/of ruimtelijke ontwikkeling. Transportbedrijven weten hierdoor precies over welke routes ze wel of niet kunnen vervoeren. Ook staan in het Basisnet regels voor nieuwe bestemmingsplannen in de buurt van weg, water en spoor.

Met de komst van het Besluit transport externe veiligheid worden twee nieuwe begrippen geïntroduceerd:

1. Het plasbrandaandachtsgebied: dit is het gebied tot 30 meter van de rand van de weg of het spoor waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening moet worden gehouden met de effecten van een plas met een brandende vloeistof;
2. De veiligheidszone: dit is de maximale PR 10-6/jr contour van een bepaald tracé conform Basisnet, dat wil zeggen bij de maximale gebruiksruimte van het transport van gevaarlijke stoffen over dat tracé.

3.5.2 Inventarisatie risicobronnen

UMEO Milieuadvies heeft op scanniveau onderzoek gedaan naar mogelijke risicobronnen (inrichtingen en transportroutes) op het plangebied (EV-gripscan Homerusstraat, Rotterdam d.d. 13 december 2010, zie bijlage). Gemeentewerken heeft in het kader van het bestemmingsplan Lombardijen uitgebreid onderzoek gedaan (zie bijlage Bestemmingsplan Lombardijen, Risicoanalyse externe veiligheid d.d. 10 december 2010, hierna rapport GW). Hieronder de belangrijkste bevindingen uit die beide onderzoeken.

Bedrijven en inrichtingen

Nabij het projectgebied liggen enkele benzinestations zonder LPG. Die van Safe Motors ligt het dichtst bij het plangebied op een afstand van ca. 250 meter van het plangebied. Voor benzinestations zonder LPG is geen 10-6 contour van het plaatsgebonden risico aangegeven omdat een dergelijk benzinestation vanuit veiligheidswetgeving niet wordt gezien als risicovol. Daarnaast is de afstand zo groot dat de zou de milieuzonering zoals die in het bestemmingsplan zal zijn aangegeven, niet tot in het plangebied zal reiken. Analooq daaraan hebben ook de tankstations van LC Zwaal en Argos geen invloed op het plangebied.

De vuurwerkopslag van J. Meijer ligt op een afstand van ca 400 meter van het plangebied. Het vuurwerkbesluit is van toepassing. De aan te houden maximale veiligheidsafstand is 48 meter. Daarmee heeft deze vuurwerkopslag geen invloed op het plangebied.

Weg

De projectlocatie ligt niet in de buurt van een weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Water

De projectlocatie ligt niet in de buurt van een vaarweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Spoor

Aangezien het basisnet voor spoor nog niet is ingevoerd is de cRNVGS van toepassing. Het plangebied valt bijna helemaal binnen een strook van 200 meter naast de spoorlijn, zodat het groepsrisico dient te worden berekend en zonodig beschouwd.

De gevolgen van de invoering van het basisnet zijn op basis van de nu bekende gegevens echter wel beschouwd (zie

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is met name het traject Rotterdam-Barendrecht relevant. Het risico van de naastgelegen Betuwelijn voor het plan is verwaarloosbaar (zie rapport GW). Hieronder de conclusies uit het rapport GW voor het traject Rotterdam-Barendrecht:

Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, traject Rotterdam-Barendrecht

Plaatsgebonden risico

De plaatsgebonden risicocontour (10-6/jaar) levert zowel in de huidige als in de toekomstige transportsituatie geen belemmering voor dit gebied.

Groepsrisico

De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt zowel in de huidige als in de toekomstige transportsituatie overschreden (.....). De overschrijdingsfactor bedraagt 5,2-5,6 (...). De realisatie van de bestemmingen uit het nieuwe bestemmingsplan hebben geen invloed op het groepsrisico.

NB.

De toename van het GR wordt veroorzaakt door een stijging van het risico door de geprognostiseerde toename van het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor en niet door het plan.

Transportleidingen

Ten aanzien van buisleidingen is geconstateerd dat er geen leidingen met brandbare vloeistoffen of aardgasleidingen gelegen zijn in de nabijheid van het projectgebied. Dit is bevestigd door de GasUnie.

Vliegroutes

Rotterdam-The Hague Airport is het dichtstbijzijnde vliegveld. Het vliegveld ligt echter op een dermate grote afstand dat er wat betreft externe veiligheid geen onacceptabele risico's zijn te verwachten.

3.5.3 Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Vanwege de nabijheid van het spoor is de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) om advies gevraagd. De VRR heeft in het kader van het vooroverleg geadviseerd om voorzieningen te realiseren teneinde de effecten te beperken en de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten. Deze adviezen zijn overgenomen, worden in het plan uitgevoerd en zijn verwerkt in de bestuurlijke verantwoording ten aanzien van het groepsrisico (zie hierna).

3.5.4 Bestuurlijke verantwoording groepsrisico

Omdat er een overschrijding is van de oriënterende waarde is berekend dient overeenkomstig het beleidskader groepsrisico een verantwoordingsbesluit te worden genomen. Hieronder zal worden beargumenteerd waarom het groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

1. De hoogte van het groepsrisico

Het hoogte van het groepsrisico is afhankelijk van de kans op een ongeval bij het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Deze kans op een ongeval is mede afhankelijk van de intensiteit van het vervoer. Verder is de persoonsdichtheid langs een spoorvak van belang. Hoe hoger de persoonsdichtheid hoe groter het mogelijk aantal slachtoffers bij een ongeval. Bij het bepalen van het groepsrisico moet een beeld worden gegeven van de toekomstige ontwikkeling. Op het spoor wordt gekeken naar de ontwikkeling van de aard en de frequentie van het transport en bij de persoonsdichtheid wordt gekeken naar ontwikkelingen (plannen) in het spoorvak.

Voor de ontwikkeling op het spoor wordt gebruik gemaakt van prognosecijfers van ProRail. Voor ontwikkelingen in het spoorvak is gekeken naar de voorgenomen plannen.

Volgens deze gegevens bedraagt de huidige overschrijding van de oriënterende waarde 5,2. In de toekomst bedraagt de overschrijding 5,6 (zie ook rapport GW). Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de geprognostiseerde toename van het transport. In het spoorvak wordt geen toename van de persoonsdichtheid voorzien.

2. Aantal personen in het invloedsgebied

Omdat er geen toename van de persoonsdichtheid in het spoorvak wordt voorzien is gekeken naar de gevolgen in het projectgebied. In het projectgebied neemt het aantal woningen sterk af ten opzichte van de oude situatie. In de oude situatie stonden in het projectgebied en in het naastgelegen 'fase 1' in totaal 510 woningen, waarvan 205 in het Mooie Plan. In de nieuwe situatie zullen er in totaal 288 woningen zijn, waarvan 83 in het Mooie Plan. Er is dus sprake van een sterke verdunning en derhalve een afname van de persoonsdichtheid in vergelijking met de oude situatie. Het plan veroorzaakt daardoor geen toename van het groepsrisico, maar een afname. Door de grootte van het spoorvak en het aantal personen in het projectplan wordt dit echter niet zichtbaar in de hoogte van het groepsrisico. Zoals onder 1. beschreven wordt de toename veroorzaakt door de geprognostiseerde toename van het transport

3. Mogelijkheden voor risicovermindering

Het hoogte van risico wordt bepaald door het transport op het spoor. Op landelijk niveau worden afspraken gemaakt om het risico op het spoor te verlagen. De gemeente kan daar nauwelijks invloed op uitoefenen.

4. Ruimtelijke alternatieven

Het plan dient ter vervanging van bestaande hoogbouw. De vervangende nieuwbouw dient binnen het projectgebied te worden gerealiseerd. Overeenkomstig het gemeentelijk beleid (zie onder 1.1. en 2.3) worden grondgebonden woningen in een ruim opgezette groene setting gerealiseerd.

5. De mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid

Hiervoor is advies gevraagd van de VRR. Dit heeft ten aanzien van het plan geleid tot de volgende afspraken:

- a. In het bouwplan zullen de deuren, ramen en ventilatieopeningen van de woningen zo worden gerealiseerd dat ze afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden.
- b. De nieuwe bewoners zullen over het algemeen zelfredzaamheid zijn, omdat in het nieuwbouwplan reguliere eengezinswoningen worden gerealiseerd (geen seniorenwoningen of zorgfuncties e.d.). Zodoende mag worden verwacht dat de nieuwe bewoners in staat zijn weg te

vluchten. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van het ongeval vallen.

c. De ontwikkelaar draagt zorg voor de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening binnen het plangebied zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweertzorg en Rampenbestrijding (NVBR).

d. De ontwikkelaar draagt zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

3.5.5 Conclusie

Gelet op het gegeven dat het aantal woningen ten opzichte van de oude situatie afneemt, de genomen maatregelen om de effecten van een ongeval te beperken, zoals de bluswatervoorziening en de zelfredzaamheid van de bewoners achten wij het groepsrisico aanvaardbaar.

NB: Al eerder werd ingegaan op het Basisnet. Het Basisnet is op dit moment nog niet zeker, maar wel waarschijnlijk. De invoering van het Basisnet wordt voorzien in 2012. Gekeken is wat de gevolgen zijn van het plan voor het Basisnet.

Volgens het Basisnet moet rekening worden gehouden met een veiligheidszone (dit is de maximale 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico conform Basisnet) en het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Voor het spoor is de veiligheidszone nog niet bekend, het plasbrandaandachtsgebied zal naar verwachting 30 meter bedragen, analoog aan het Basisnet Weg. Beide normen hebben geen consequenties, omdat de nieuwbouw veel verder af is gelegen.

Als het Basisnet wordt gerealiseerd zal het groepsrisico dalen tot ver onder de oriënterende waarde. Echter, omdat het Basisnet nog niet zeker is, is de verantwoording gebaseerd op de huidige prognosecijfers.

4 OVERIGE ASPECTEN

4.1 Water

4.1.1 Toetsingskader

Om te voorkomen dat de bouwplannen een negatief effect zal hebben op het watersysteem in het gebied is het wettelijk verplicht om een watertoets uit te voeren. De watertoets (wettelijk verplicht bij ruimtelijke plannen en besluiten sinds november 2003) is een proces waarbij vanaf het begin van de planvorming de verschillende wateraspecten worden beoordeeld. Het doel van de watertoets is een betere en evenwichtige afstemming tussen waterbeheer (zowel kwantiteit als kwaliteit) en ruimtelijke plannen. Wanneer knelpunten wordenesignaleerd, moeten er alternatieve en/of compenserende maatregelen worden genomen in de planontwikkeling en uitvoering.

4.1.3 Veiligheid en Waterkeringen

In en om het plangebied liggen geen waterkeringen.

4.1.4 Waterkwantiteit

In de huidige situatie heeft het plan 253 m² water. In de nieuwe situatie zal maar liefst 1638 m² water worden gerealiseerd, een toename van 1638 m². Waar het water zal worden aangelegd staat weergegeven in het inrichtingsplan (zie bijlage).

4.1.5 Oppervlaktewaterkwantiteit

Het plangebied ligt in peilgebied 50-6 van bemalingsgebied Hillevliet. Het oppervlaktewaterpeil is ingesteld op NAP-2,75 m (bron: Peilbesluit Hillevliet, in de waterparagraaf complex 207 staat dat het waterpeil NAP-2,85 is). De Waterstaat-kundige kaart bij het Peilbesluit Hillevliet is als bijlage bijgevoegd. Het oppervlak van het gehele peilgebied bestaat voor circa 5% uit oppervlaktewater. Dat is aan de lage kant om aan de normering voor wateroverlast te voldoen.

4.1.6 Oppervlaktewaterkwaliteit, onderhoud en ecologie

Voor waterkwaliteit en ecologie zijn zowel de inrichting van watergangen als het voorkomen van verontreinigingen van belang. De huidige waterkwaliteit werd in het waterstructuurplan IJsselmonde uit 2004 als slecht tot zeer slecht gekwalificeerd.

Diffuse bronnen / lozingen zullen beperkt worden conform de uitgangspunten zoals onder andere vastgelegd in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen, door het gebruik van duurzame bouwmaterialen te stimuleren om een duurzame stedelijke ontwikkeling te kunnen waarborgen. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van (openbare) groenvoorzieningen en op wegen moet worden voorkomen. Bij het ontwerp is hiermee al rekening gehouden (bijvoorbeeld door de hoeveelheid voegen te beperken, werken met schoon zand e.d.).

De singel grenzend aan het plangebied is in de legger getypeerd als “overig water”, dit is secundair oppervlaktewater. Gemeente Rotterdam is onderhoudsplichtige voor dit oppervlaktewater. Op grond van de Keur en de legger moet langs een secundair water een onderhoudsstrook (beschermingszone) worden vrijgehouden van 1 m vanuit de insteek van de watergang (dit is het grensvlak tussen talud en maaiveld). Voor het dempen of (ver)graven van oppervlaktewater is een watervergunning nodig.

4.1.7 Conclusie

Het proces van de watertoets is doorlopen. Het hoogheemraadschap is akkoord. Er zijn geen knelpunten op het gebied van water. Er zal veel open water (1385 m²) worden toegevoegd.

4.2 Ecologie

4.2.1 Toetsingskader

De regelgeving met betrekking tot natuur kent twee typen bescherming: 'soortbescherming' en 'gebiedsbescherming'. De Flora- en faunawet is geheel gericht op soortbescherming, dat wil zeggen bescherming van afzonderlijke soorten planten en dieren. Bovendien is deze wet gericht op de intrinsieke waarde van het dier, wat onder meer wil zeggen dat de bescherming eveneens is gericht op elk individueel dier. Gebiedsbescherming is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet. Deze wet is gericht op specifieke aspecten van specifiek aangewezen gebieden, zoals speciale beschermingszones in het kader van de Vogel- of Habitatrichtlijn.

Daarnaast hebben provinciale besturen een 'eigen' natuurbeleid, in aanvulling op de wetgeving. Daarin kan ook een onderscheid worden gemaakt in gebieds- en soortbescherming: de gebiedsbescherming wordt geregeld via het Streekplan terwijl de soortbescherming via andere wegen in de ruimtelijke ordening kan worden geregeld. Zo regelt de Provincie Zuid-Holland haar bescherming van soorten van de Rode Lijst via de Nota Regels voor Ruimte 2003 in relatie tot het Ontwerpbesluit Compensatiebeginsel. Dit betreft met name specifieke leefgebieden voor soorten van de Rode lijst.

4.2.2 Inventarisatie

Ten aanzien van gebiedsbescherming blijkt uit het onderzoek dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijn- gebied, Ecologische Hoofdstructuur of (gemeentelijke) verbindingszone.

Ten aanzien van soortenbescherming blijkt dat elke ontheffingsplichtige soort weer zijn eigen onderzoeksseizoen heeft, waarbij inventarisaties van sommige verschillende soorten gecombineerd op hetzelfde moment kunnen plaatsvinden. Bovendien zijn aan de inventarisatiefrequenties wettelijk minimale eisen verbonden: thans wordt ook uitgegaan van de nieuwste inventarisatieprotocollen.

Uitgaande van de te verwachten soorten in het onderhavige plangebied, omvat de minimaal vereiste veldinventarisatie:

- Vleermuizen i.v.m. vliegroutes en zomer- en kraamverblijven: 2 nachtelijke terreinbezoeken tussen 15 mei en 15 juli.
- Indien een verblijfplaats wordt aangetroffen is een extra nachtonderzoek in de periode tussen 15 juli en 1 september nodig om vast te stellen of het verblijf mogelijk intensiever wordt gebruikt, bijvoorbeeld ook als winterverblijf.
- Vleermuizen i.v.m. paarplaatsen: 2 nachtelijke terreinbezoeken tussen 15 augustus en 15 september.
- Broedvogels: 2 ochtendbezoeken tussen half mei en juli.
- Waterorganismen: 1 daginventarisatie tussen 1 juni en 1 september, dan wel meerdere inventarisatiemomenten buiten die periode.

De inventarisaties kunnen deels met elkaar worden gecombineerd om zodoende het aantal terreinbezoeken zo beperkt mogelijk te houden.

4.2.3 Conclusie

Het natuuronderzoek wordt thans uitgevoerd. Naar verwachting hoeft er geen ontheffing te worden aangevraagd. In ieder geval zullen de aanwezige flora- en fauna uiteindelijk voor het project geen belemmering vormen.

4.3 Archeologie en Monumentenzorg

4.3.1 Toetsingskader

Als uitvloeisel van het Verdrag van Valletta, ook wel bekend als het Verdrag van Malta, is in Nederland de wetgeving inzake archeologie drastisch veranderd. Archeologie wordt thans primair geregeld in bestemmingsplannen en is daarmee een onderdeel van de Ruimtelijke Ordening geworden. Archeologie is thans verankerd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz, 1 september 2007) en verder in onder meer de nieuwe Wro en hieraan gerelateerde GREX-wet (beide 1 juli 2008). Uitgangspunt van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is dat de initiatiefnemer van bodemverstoringen een wettelijke archeologische zorgtaak heeft. Hij of zij is daarmee zowel financieel als operationeel verantwoordelijk om archeologisch onderzoek te laten doen en, indien behoudenswaardige archeologie wordt aangetroffen, passende maatregelen te nemen om dit erfgoed duurzaam te beschermen. Primair dient gestreefd te worden naar behoud in situ, dus het ter plekke in de grond laten zitten van de archeologie in combinatie met maatregelen die deze duurzame bescherming garanderen. Alleen indien dit duurzame in situ behoud aantoonbaar niet mogelijk is, kan de behoudenswaardige en geselecteerde archeologie middels een opgraving (behoud ex situ) worden veiliggesteld.

Met het regelen van de bouwconditie archeologie in bestemmingsplannen is er een belangrijke rol voor de gemeentelijke overheid. Als gevolg hiervan worden gemeenten geacht om archeologiebeleid te maken om zo zelf hun archeologie te gaan regelen waar voorheen deze rol met name bij Rijk en provincie lag. De rol van deze hogere overheden is daarmee sterk verminderd.

4.3.2 Onderzoek

De bevoegde overheid inzake archeologie is de Gemeente Rotterdam, meer specifiek het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam (BOOR). Het BOOR is door Crevasse Advies geraadpleegd teneinde helder te krijgen welke archeologische verwachting het plangebied heeft op de gemeentelijke archeologische basiskaart en welke onderzoekseisen de gemeente Rotterdam stelt. Door BOOR is op 13 januari 2011 kenbaar gemaakt dat ter plaatse al een veldonderzoek is uitgevoerd, en dat er dus verder niets meer hoeft te gebeuren in termen archeologisch onderzoek (zie bijlage).

4.3.3 Conclusie

Het risico dat de bouwconditie archeologie met zich meebrengt is zeer klein. Getuige het bericht van BOOR is het terrein archeologisch gezien vrijgegeven. Desondanks is er altijd een kans dat ondanks het uitgevoerde archeologische onderzoek, tijdens de realisatie archeologische vondsten worden gedaan. Indien dat het geval is, zal de uitvoerder dit te melden bij het BOOR.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

De projectlocatie is goed bereikbaar voor fietsers en wandelaars uit de buurt en wijk. De projectlocatie is redelijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Binnen een straal van 1 kilometer bevinden zich twee bushaltes waar drie lijnen langs komen (RET-lijn 70 over de Catullusweg en de streeklijnen 184 en 187 over de Pascalweg). Voorts bevindt zich op de Spinozaweg, een doorgaande hoofdverkeersader 300 meter noordelijk van de locatie, de tramhalte voor de lijnen 2 en 20. En op 500 meter afstand het NS station Rotterdam-Lombardijen gelegen. De ontsluiting van het gebied is per auto ook redelijk. Via de Homerusstaat en de Pascalweg kan noordwaarts richting het centrum worden gereden. Zuidwaarts kan in vijf minuten de rijksweg A15 worden bereikt.

4.4.2 Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd voldoet aan de gemeentelijke parkeernorm. In de bijlage is de parkeerbalans opgenomen.

4.5 Duurzaamheid

Alle 83 woningen worden aan het warmtenet aangesloten. Er word nu al veel extra water gerealiseerd (zie waterparagraaf), hetgeen meer waterberging en meer ecologie betekent.

Daarnaast worden er grote groenstroken gerealiseerd en de ontwikkelaar is met de deelgemeente overeengekomen dat er wordt geïnvesteerd in het oude haven spoor en de buurttuin. Meer groen ontwikkeling dus. Daarnaast kan één van de groenstroken over een aantal jaar worden ingericht als watergang (sluitend met Waterplan Rotterdam in 2050). De strook is nu een wadi.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 6.4 van de Wro is geregeld dat de gemeente een exploitatieplan moet opstellen in het geval van ruimtelijke planvorming. De gemeente hoeft geen exploitatieplan op te stellen indien voldaan wordt aan de beide volgende criteria:

- het kostenverhaal is al op een andere manier geregeld ('anderszins verzekerd').
- locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën zijn niet nodig.

'Anderszins verzekerd' betekent dat voor de desbetreffende gronden de kosten van de grondexploitatie al op een andere manier gedekt worden. Daarvan is sprake als:

1. De gemeente eigenaar is van de grond. In dat geval dekt de gemeente de kosten via de gronduitgifteprijs.
2. (In beginsel) er op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst over de grondexploitatie gericht op de bouwplannen is gesloten en de gemeente kan aannemen dat de overeenkomst wordt nagekomen door de wederpartij. In zo'n geval is voor die gronden voldaan aan het criterium 'anderszins verzekerd', ongeacht de hoogte van de afgesproken bijdrage.

De gemeente Rotterdam en Com Wonen hebben een anterieure overeenkomst gesloten. De totale exploitatie van het plan is overigens negatief. Dit wordt veroorzaakt door de bedrijfswaarde van de bestaande opstal en de kosten voor het uitverhuizen van de woningen. Com-wonen investeert in dit project om een impuls te geven aan de wijk en daarmee de waarde van de bestaande voorraad te verbeteren. Uitgangspunt is dat deze investering in de toekomst wordt gecompenseerd door de herstructurering van omliggende gebieden.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Al in februari 2007 is een omwonendenavond georganiseerd. De reacties van omwonenden op het plan zijn positief. In de planvorming wordt aandacht besteed aan behoud van openbaar groen en aansluiting op de omliggende bebouwing. Om de verkoop goed te laten verlopen wordt een marketingstrategieplan opgesteld en wordt een imagocampagne voor het project opgezet. Met de verkoop van de woningen worden middelhoge en hogere inkomensgroepen naar de wijk getrokken waardoor een gedifferentieerder woonklimaat zal ontstaan.

Voorliggend stuk is in het kader van het vooroverleg als concept gestuurd naar de Veiligheidsregio Rijnmond (VRR), de diensten van provincie en Rijk en naar de milieudienst DCMR. Naar aanleiding van het advies van de Veiligheidsregio is een bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico opgesteld (zie paragraaf 3.5.3). In het kader van algemene uniforme voorbereidingsprocedure krijgt iedereen nogmaals de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. De ontwerp-omgevingsvergunning zal conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (ex. art. 3:8 lid 1 Wro jo. afdeling 3:4 Awb) zes weken ter inzage worden gelegd.