

Gemeente Rotterdam
Goede Ruimtelijke Onderbouwing
voor het oprichten van een nieuwbouw woning
Op het Noordereiland aan de Prins Hendrikkade, Rotterdam



IDN

Status	Datum	Opmerkingen
Concept	25 januari 2012	1e concept
Voorontwerp		
Ontwerp	1 februari 2012	indiening
Gewijzigd	3 mei 2012	
Vaststelling		



Colofon

In opdracht van:
J.P. van Mourik
Schiedamse Vest 98
3011 BE Rotterdam
Tel: 06 26174438

Aan deze rapportage hebben gewerkt:
Ir. P.J.M. Lageschaar , project architect
Rotterdam, 25 januari 2012
Kenmerk rapportage: 2012-01-800-PL.

Kühne&co architecten
Boomgaardsstraat 34
3012XD Rotterdam
Tel: 010-4141355
www.kuhneco.nl
E-mail: info@kuhneco.nl

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Goede ruimtelijke onderbouwing	5
1.5 Leeswijzer	6
2. BELEIDSKADER	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal beleid	8
2.3 Regionaal beleid	9
2.4 Gemeentelijk beleid	9
2.5 Conclusie beleidskader	11
3. GEBIEDSTYPERING	12
3.1 Archeologie	12
3.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling	12
3.3 Huidig gebruik planlocatie	12
4. PLANBESCHRIJVING	13
4.1 Het bouwplan	13
4.2 Verkeer en parkeren	14
4.3 Monumenten	14
5 WATER	15
5.1 Water beheer	15
5.2 waterveiligheid	15
5.3 riolering en regenwaterafvoer	15
6 MILLIEU	15
6.1 beleidskaders	15
6.2 Milieu effectrapportage	16
6.3 bedrijven en milieuzonering	16
6.4 Geluid	16
6.5 Luchtkwaliteit	17
6.6 Bodem	18
6.7 Externe veiligheid	18
6.8 Flora- en fauna	19
6.9 Duurzaamheid en energie	21
7 SOCIALE VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID	22
8 BEOORDELING PROJECT	22
8.1 Algemeen	22
8.2 Boordeling verzoek aan gemeentelijk beleid	22
8.3 Conclusie	23
9. UITVOERBAARHEID EN RESULTATEN OVERLEG	23
9.1 Economische uitvoerbaarheid	23
9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
Geraadpleegde bronnen	24

1. Inleiding

1.1 aanleiding

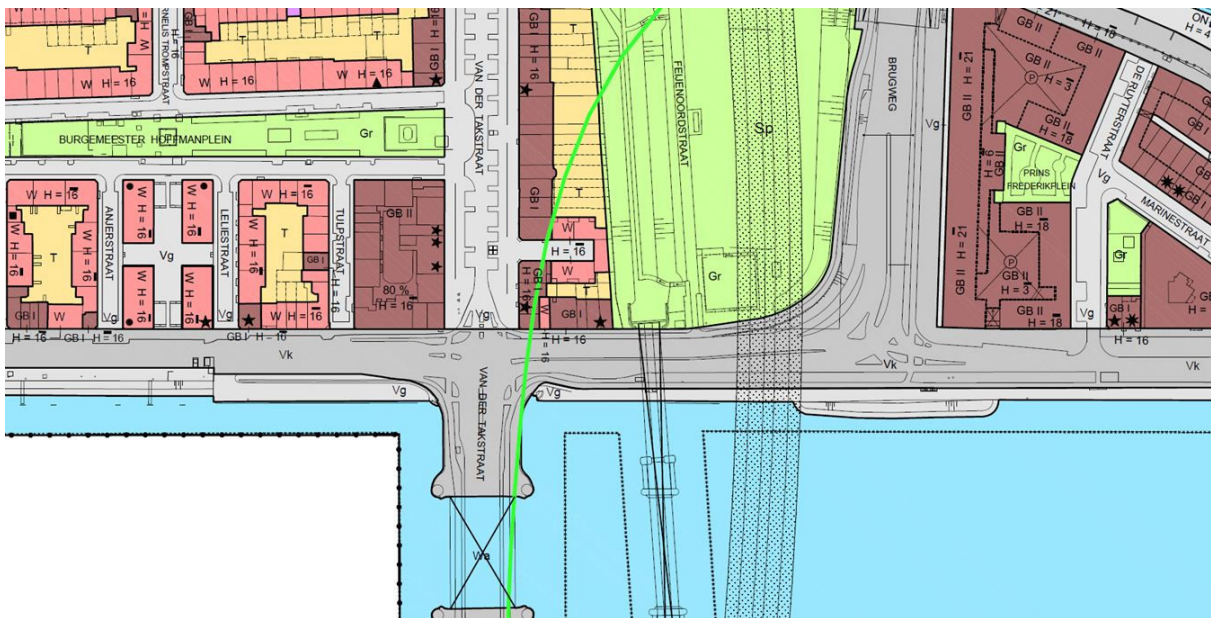
De opdrachtgever de heer J.P. van Mourik heeft samen met Kühne & Co architecten een plan ontwikkeld voor het realiseren van een nieuwbouwwoning aan de Prins Hendrikkade. De woning wordt tegen de dichte kopgevel van de bestaande bebouwing gesitueerd en zal een driezijdige oriëntatie hebben. Daarmee wordt het bouwblok dat vroeger werd doorsneden door het spoor beëindigd. Het initiatief is voorbesproken met de stedenbouwkundige dienst en is ook in het Rit behandeld om te toetsen of het plan haalbaar zou kunnen zijn. Het plan is positief ontvangen maar wijkt wel van het vigerende bestemmingsplan.

Het plan is ook besproken met het ingenieursbureau Rotterdam en zij hebben gekeken welke onderzoeken noodzakelijk zijn het realiseren van het plan.

De bouw van de woning is in strijd met de geldende bestemmingsplan Noordereiland, vastgesteld op 16 december 2010 en onherroepelijk verklaard op 18 maart 2011. Om het plan mogelijk te maken dient een procedure op basis van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd. In het kader van deze procedure is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

De planlocatie ligt op het Noordereiland aan de Prins Hendrikkade in de deelgemeente Feyenoord. Ter hoogte van de Hef, de voormalige spoorbrug over de Koningshaven, is een restruimte tussen het dijklichaam van het oude spoortracé en een blinde kopgevel van de bestaande bebouwing. De locatie is nu afgesloten met een hek en dient als toegang voor de achtertuinten van de woningen aan de Van der Takstraat en als bevoorradingspad van het naastgelegen restaurant. Aan de noord-oost kant van de locatie bevindt zich het "Jan Eleveldpark" dat op termijn zal worden heringericht.



Plangebied in zijn omgeving.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het betreffende plangebied geldt het volgende bestemmingsplan:

Bestemmingsplan Noordereiland

Vastgesteld d.d. 16 december 2010

Onherroepelijk d.d. 18 maart 2011

Voor dit bestemmingsplan geldt een conserverend beleid. Het eiland heeft op 15 februari 2008 de status beschermd stadsgezicht gekregen. Het is middels het vigerende bestemmingsplan ook de bedoeling om het bestaande karakter van het eiland te behouden. Het bestemmingsplan legt daarom overwegend de bestaande situatie vast, waarbij de huidige functies zoals wonen en kleine bedrijvigheid gehandhaafd blijven.

De huidige bestemming van de bouwlocatie is "Groen" (artikel 7. van het vigerend bestemmingsplan).

Daarmee is het initiatief in strijd met het huidige bestemmingsplan en zal er een procedure op grond van artikel 2.12 lid 1, onder a, onder 3 Wabo moeten worden doorlopen om het plan mogelijk te maken.



Luchtfoto plangebied.

1.4 Goede Ruimtelijke Onderbouwing

Om medewerking te kunnen verlenen aan het verzoek voor het oprichten van een woning moet een planologische procedure worden doorlopen. Met ingang van 1 oktober 2010 geldt hiervoor de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (afgekort Wabo). Deze wet geeft de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van een bestemmingsplan.

De aanvraag omgevingsvergunning dient te worden voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing als genoemd in artikel 2.12, lid 1 van de Wabo. Hierin moet worden aangetoond dat het initiatief niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke onderbouwing dient te voldoen aan een aantal eisen, zoals deze zijn beschreven in het Besluit ruimtelijke ordening¹.

In de voorliggende notitie wordt aangegeven wat de invloed is van het onderhavige plan op de omgeving. Daarnaast wordt ook ingegaan op de relevante milieuaspecten, de uitvoerbaarheid en de juridisch- planologische consequenties. Op deze wijze wordt voldaan aan het bepaalde in

het Besluit ruimtelijke ordening en wordt de haalbaarheid van onderhavige planontwikkeling aangetoond.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader uiteengezet. Hierin wordt het voor dit bouwplan relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie en geeft een planbeschrijving van de nieuwe toestand. Het vierde hoofdstuk omvat de milieuaspecten, waaronder ook de watertoets. Voorts worden de uitvoeringsaspecten hier beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de beoordeling van het verzoek om hieraan medewerking te verlenen. In hoofdstuk 6 worden de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid, alsmede de resultaten van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening beschreven.

1 Op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht zijn de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing voor wat betreft de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte omvat de visie van het Kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende decennia. Hiermee is het ruimtelijke 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 ruimte vragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Het kabinet heeft gekozen voor een dynamisch en op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid, met als uitgangspunt 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordening'. De Nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Daarbij hoort een aangepaste verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties en burgers wordt nodig geacht om problemen effectief aan te pakken en kansen beter te benutten. Aan decentrale overheden en andere betrokkenen wordt – anders dan tot nu toe het geval was – meer ruimte gelaten om tot maatwerkoplossingen te komen. Verantwoordelijkheden worden daarbij zo dicht mogelijk bij burgers en betrokken partijen gelegd.

Als uitgangspunten van de Nota Ruimte gelden:

- ontwikkelingsplanologie;
- decentralisatie van verantwoordelijkheden;
- terugdringen van regeldichtheid en vergroten van transparantie door deregulering;
- de uitvoeringsgerichtheid van het beleidsstuk.

Daar waar wordt gesproken over ruimtelijke kwaliteit gaat het in de visie van het Kabinet om gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Gebruikswaarde heeft betrekking op de mate waarin ruimte op een zodanige wijze voor verschillende functies kan worden benut dat zij elkaar versterken. Belevingswaarde betreft vooral de leefomgeving en heeft betrekking op cultureel besef en diversiteit, de menselijke maat, de aanwezigheid van karakteristieke kenmerken en schoonheid. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit in de tijd.

In de Nota zijn door het kabinet 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. Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets. Het kabinet waarborgt de basiskwaliteit door actief het belang van een aantal meer financiële principes op te nemen in het nationale ruimtelijke beleid. Zo mag er bijvoorbeeld géén afwenteling van negatieve effecten van nieuwe activiteiten plaatsvinden op het bestaande ruimtegebruik en op functies zoals water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt als uitgangspunt 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. Zowel de vier grote steden als de middelgrote steden hebben te maken met sociaal-economische en sociaal-culturele problemen, waardoor de leefbaarheid is teruggelopen. Bovendien bestaat er een tweedeling tussen een relatief arme multiculturele stad en een relatief rijk, autochtoon ommeland. De Nota schept voorwaarden om middengroepen voor de stad te behouden. Steden dienen veilig te zijn, een breed scala aan voorzieningen te kennen en meer variatie in het aanbod aan woningen te bieden. Van de totale uitbreiding van de woningvoorraad met 360.000 woningen voor 2030, moet 40 procent plaatsvinden binnen het huidige stedelijke gebied. Herstructurering, stedelijke vernieuwing en transformatie van steden is derhalve van grote betekenis.

Daarbij dient ook voldoende aandacht te worden besteed aan ruimte voor (dag)recreatie. Provincie en gemeenten moeten daarom voldoende ruimte reserveren en creëren voor ontspanningsmogelijkheden.

2.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

2.1.3 Nota Belvedere

Het beleid in de Nota Belvedere (Ministeries van OCW, VROM, LNV, V&W, 1999) is gericht op het scheppen van goede voorwaarden om de cultuurhistorische identiteit meer van invloed te laten zijn op de inrichting van de ruimte en expliciet te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen en –planvormingsprocessen. Het doel is tweeledig, enerzijds verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en anderzijds behoud van het cultureel erfgoed. Dit wordt onder andere bereikt door het herkenbaar houden van de cultuurhistorische identiteit van zowel het stedelijk als het landelijk gebied, en het erkennen van deze kwaliteit als uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen. Het centrale thema is 'behoud door ontwikkeling'. In de Nota zijn zogeheten Belvederegebieden aangewezen. Dit zijn in cultuurhistorisch opzicht de meest waardevolle gebieden van Nederland waarbij wordt gestreefd om te komen tot een consistente inbreng vanuit het cultuurbeleid in het ruimtelijk beleid. Rotterdam is in de Nota aangeduid als één van de "cultuurhistorisch belangrijke steden".

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1. Provinciale Structuurvisie en Provinciale Verordening

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben begin juli 2010 de structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" vastgesteld. De kern van deze structuurvisie is "het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers". Dit wil de provincie bereiken door het realiseren van een samenhangend stedelijk netwerk en groenstructuur. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Deze structuurvisie vervangt de eerdere streekplannen, waaronder het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) uit 2005. De hoofdlijnen van het beleid, dus ook die van het RR2020, zijn ongewijzigd gebleven in deze structuurvisie. Wel zijn nieuwe accenten gelegd of is de koers iets gewijzigd op basis van trends, ontwikkelingen en de sturingsfilosofie van de provincie. In deze structuurvisie geeft de provincie aan wat zij van provinciaal belang acht. Relevant voor het provinciaal belang en de inzet van instrumenten is het bestuurlijke uitgangspunt 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet'. Dit betekent dat de provincie alleen vraagstukken oppakt waar zij een toegevoegde waarde heeft. Dit betreft vraagstukken op regionale schaal (provincie). Gemeenten krijgen vrijheid om binnen de gestelde kaders de ruimte voor burgers en bedrijven optimaal in te richten. De ambitie van de provincie is om het aantal regels en procedures te verminderen. De provinciale belangen zijn in de structuurvisie geordend volgens vijf integrale en ruimtelijk relevante hoofdopgaven: - Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel – Duurzame en klimaatbestendige Deltaprovincie – Divers en samenhangend stedelijk netwerk – Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap – Stad en land verbonden

Ten aanzien van stedelijke ontwikkelingen zijn de provinciale beleidsuitgangspunten in de structuurvisie ongewijzigd gebleven ten opzichte van het streekplan. Binnen stedelijk gebied

blijft uitbreiding en herstructurering van stedelijk functies mogelijk. In de structuurvisie is bovendien sprake van een woonopgave van 65.000 woningen in de periode 2010-2020 binnen de stadsregio Rotterdam, waarvan 36.800 toevoeging en 28.200 vervanging.

Een aantal provinciale belangen die zijn weergegeven in de structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" acht de provincie dermate essentieel dat zij de doorwerking en borging ervan geregeld heeft via het instrument van de verordening. In deze verordening, die tegelijk met de eerdergenoemde structuurvisie is vastgesteld, worden regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en over de inhoud van de toelichting op bestemmingsplannen.

2.2.2. Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)

De CHS (provincie Zuid Holland, 2002) biedt een overzicht in hoofdlijnen van het cultureel erfgoed van de provincie. Daartoe zijn de belangrijkste archeologische, historisch-landschappelijke en historisch-stedenbouwkundige structuren, patronen en terreinen op kaart gezet en gewaardeerd. De provincie heeft met de CHS een onderlegger willen verschaffen voor een integraal – in samenhang met overige beleidsvoornemens – en gebiedsgericht monumentenbeleid. Op deze kaart zijn de historisch waardevolle structuren en gebieden in drie kwaliteitsniveaus aangegeven; zeer hoog, hoog en redelijk hoog waardevol. De kaart heeft een signaalfunctie bij het ontwerpen aan de stad.

Voor het plangebied geldt de waarde: 'zeer hoog'. Dit wordt onderbouwd door middel van de landschaps- en nederzettingskaarten. De archeologiekaarten laten het plangebied echter onbesproken.

De landschapskaarten omschrijven de bebouwing op het Noordereiland als post 1850, tevens worden de Nieuwe Maas en de Koningshaven beiden aangemerkt als historische-landschappelijke vlakken met een hoge waarde.

De nederzettingskaarten maken melding van de planmatige uitbreiding die tussen 1905 en 1940 heeft plaatsgevonden. De bebouwing binnen het plangebied wordt aangemerkt als zeer waardevol. De structuur is intact en er is monumentale bebouwing te vinden. Tevens wordt melding gemaakt van het feit dat voor het gebied een aanvraag beschermd stadsgezicht loopt. Bij besluit van 15 februari 2008 hebben de Minister van OCW en de Minister van VROM overeenkomstig besloten (zie ook hoofdstuk 3).

2.2.3 Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) 2002-2020 (Provinciale Staten, 2004) is beschreven hoe de provincie Zuid-Holland de komende jaren (tot 2020) het beleid op het terrein van verkeer en vervoer binnen de provincie vorm wil geven. Het PVVP sluit aan bij de Nota Mobiliteit; een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de wensen van de mobilist het uitgangspunt zijn zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid, gerealiseerd tegen aanvaardbare kosten.

Binnen de grenzen van dit plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen voorgesteld.

2.3 Regionaal beleid

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten. Het betreft een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020. Het RR2020, dat is opgesteld door de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam, is in 2005 vastgesteld. Het behelst een herziening van het Streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht Regionaal Structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. De kern van het RR2020 bestaat uit een tienpuntenplan voor de regio, bestaande uit vijf gebiedsgerichte en vijf thematische opgaven. In het RR2020 zijn al deze punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten.

Voor het Noordereiland geeft het RR2020 beleid met betrekking tot woonmilieudifferentiatie. Gesteld wordt dat woningbouw na 2010 nog maar gedeeltelijk plaats zal vinden in suburbane wijken. Veel woningbouw zal daarom plaats moeten vinden door herstructurering van bestaande wijken. Het Noordereiland valt in het gebied waar intensivering van het centrumstedelijk wonen wordt voorgesteld.

Zie voor het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam paragraaf 2.2. In paragraaf 2.3 is het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan beschreven.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad vastgesteld en vormt daarmee het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie. Deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw) projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', de 'Very Important Projects', ofwel VIP-projecten. Het Noordereiland valt niet onder één van de VIP-gebieden. Wel komt het plangebied ter sprake bij de behandeling van andere strategieën.

Strategie sterke economie

Voor de kennis- en diensteneconomie valt het Noordereiland binnen het 'Internationale centrum' van de stad. Er zijn geen locaties binnen het plangebied aangewezen voor het uitbouwen van de vrijetijdseconomie. Voor het stimuleren van de creatieve economie moet op het Noordereiland wel ruimte geboden worden aan de in opkomst zijnde creatieve bedrijvigheid.

Strategie aantrekkelijke woonstad

In tegenstelling tot de stadsdriehoek en het gebied rondom de Wilhelminapier, dat als 'centrum stedelijk woonmilieu' wordt aangemerkt, zijn voor het plangebied kansen weggelegd voor 'rustig stedelijke woonmilieus'. Binnen de strategie aantrekkelijke woonstad wordt overigens onderscheid gemaakt tussen het gedeelte ten westen en het gedeelte ten oosten van de Brugweg. Het westelijk deel wordt aangemerkt als cultuurhistorisch erfgoed en moet ingezet worden als 'ontwikkelingskracht'. Het oostelijk deel daarentegen moet vooral worden ingezet bij het plan om het aantal inwoners in de binnenstad te verdubbelen. Wel is binnen deze visie ruimte voor gentrification (opwaardering red.) en kleinschalige herstructurering in het westelijk deel.

Internationale stad aan de rivier

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad is het openbaar vervoer van belang. De tramverbinding over de Willemsbrug wordt genoemd als ontbrekende schakel die om completering vraagt.

2.4.2 Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020 en Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2002-2030

Het verkeer- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003- 2020 (VVPR). Voor de Stadsregio Rotterdam is het verkeer- en vervoersbeleid beschreven in het Regionale Verkeer- en Vervoersplan 2002- 2020 (RVVP). Het VVPR en het RVVP zijn in 2003 bestuurlijk vastgesteld en sluiten inhoudelijk nauw op elkaar aan. Het Rotterdamse verkeer- en vervoerbeleid staat in dienst van twee doelen: het stimuleren van de werkgelegenheid en het creëren van een aantrekkelijke woonstad. Het verkeer- en vervoersbeleid is gericht op het ontsluiten van de economisch belangrijke plekken in de stad door het realiseren van stedelijke vervoerscorridors (stimuleren werkgelegenheid) en het creëren van stadsleefgebieden (aantrekkelijke woonstad). De basis van het Rotterdamse verkeer- en vervoernetwerk wordt gevormd door een spinnenwebstructuur. De routes tussen de rand van de stad en de routes tussen de verschillende subcentra onderling dienen van voldoende kwaliteit te zijn. Tussen de rand van de stad en de binnenstad worden stedelijke vervoerscorridors gecreëerd. Elke vervoerscorridor heeft een stadspoort, waar wegen, openbaar vervoer en fiets samenkomen en waar de overstap kan worden gemaakt tussen verschillende modaliteiten.

Stadsleefgebieden zijn aaneengesloten gebieden met een herkenbare stedenbouwkundige structuur, die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, maar waar doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk omheen wordt geleid. Om stadsleefgebieden te creëren, wordt ingezet op de volgende maatregelen: bundelen, ordenen en inpassen van verkeer op een beperkt aantal hoofdaders, verbeteren verkeersveiligheid en tegengaan parkeerproblematiek in woonwijken.

Voor het plangebied wordt in het VVPR traminfrastructuur binnen de bestaande verkeersinfrastructuur voorgesteld. Het betreft het traject Blaak-Oranjeboomstraat (Willemsbrug, Brugweg, Prins Hendrikkade, Van der Takstraat, Koningsbrug). Deze ontwikkeling is niet in dit bestemmingsplan meegenomen.

2.4.3 Monumentenbeleid Rotterdam

Het monumentenbeleid van de gemeente Rotterdam is erop gericht de historische gelaagdheid van de stad te behouden voor toekomstige generaties en de kennis over de historische bebouwde omgeving te vergroten (zie ook hoofdstuk 3). Een van de instrumenten voor de uitvoering van het monumentenbeleid is de Monumentenverordening Rotterdam 2003.

2.4.4 Koepelnota Welstand Rotterdam

Als beschermd stadsgezicht krijgt het Noordereiland een bijzonder welstandsniveau. De koers is behoud van en respect voor het bestaande. In dit gebied ligt daarbij het accent op de architectonische kwaliteit van beide kades als onderling verschillende onderdelen van het stadssilhouet. Hierdoor blijft het stadssilhouet, vanuit het stadscentrum en de kop van zuid zichtbaar. Anderzijds is van belang dat bij herstel van het oostelijk deel aansluiting gezocht moet worden bij het westelijk deel. Hierdoor ontstaat samenhang van de openbare ruimtes en bebouwing.

Het Noordereiland is homogeen van karakter. Er komt slechts één gebiedstype voor: planmatige stedelijke uitbreiding. Voor het gebied gelden enkele specifieke welstandscriteria die 'bovenop' de criteria voor gebiedstypen 'niet planmatige uitbreidingen' en 'rivierlocaties' van kracht zijn. Bij strijdigheid van de criteria, zoals verwoord in de Welstandsnota, met de regels uit het vigerend bestemmingsplan "Noordereiland" prevaleren de laatste.

2.5 Conclusie beleidskader

Op grond van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat de gevraagde activiteit, welke het oprichten van een woning mogelijk maakt, in overeenstemming is met het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid.

Het planinitiatief voldoet aan het geschetste rijksbeleid. Het betreft immers een locatie binnen het stedelijke gebied. Dit sluit aan bij het principe bundeling van verstedelijking.

Op provinciaal niveau is het beleid, dat beperkte groei van woningen in het suburbane gebied mag plaatsvinden. Groei moet met name plaats vinden in het herstructureren en intensiveren van het bestaande stedelijke weefsel. Het Noordereiland valt in het gebied waar intensivering van het centrumstedelijk wonen wordt voorgesteld. Het bouwinitiatief past daarmee in het provinciale beleid.

Het gemeentelijke beleid, zoals dat is vastgelegd in de hiervoor genoemde beleidsdocumenten, geeft aan dat het westelijk deel van het Noordereiland wordt aangemerkt als cultuurhistorisch erfgoed en moet ingezet worden als 'ontwikkelingskracht'. Wel is binnen deze visie ruimte voor gentrification (opwaardering red.) en kleinschalige herstructurering in het westelijk deel.

De planlocatie ligt in het westelijk deel en past in de categorie "kleinschalige herstructurering", omdat het een blinde kopgevel afwerkt en de plek in de stad zichtbaar aantrekkelijker maakt.

3. Gebiedstypering

3.1 Archeologie

Het plangebied omvat een deel van het oude eiland Feyenoord. Het eiland, dat omgeven werd door de Nieuwe Maas en het Zwanegat, wordt al in 1441 vermeld. In 1591 werd het voor tweederde en in 1658 voor het resterende deel door de stad Rotterdam gekocht. Oorspronkelijk was het als opwas slechts 13 morgen groot. Door aanpoldering en aanplemping (ook met stadsafval) uit Rotterdam) was het in 1814 167 morgen groot. Door het graven van de Noorderhaven ontstond in 1874 het Noordereiland. Het Zwanegat werd vergraven tot Spoorweghaven.

De ondergrond van het plangebied bestaat uit erosieafzettingen van de Maas. Tijdens de aanleg van de Willemsspoortunnel, dwars door het Noordereiland, zijn in de afzettingen vondsten van verspoeld aardewerk uit het Neolithicum, de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen (8^{ste}-12^{de} eeuw) gedaan. Het geeft aan dat de oevers van de Maas vanouds aantrekkelijk waren voor bewoning.

Archeologische verwachtingen

In het hele plangebied kunnen (op grote diepte) verspoelde vondsten vanaf het Neolithicum voorkomen. Ook is er een kleine kans op het aantreffen van scheepswrakken of delen daarvan. De aanbeveling vanuit het bestemmingsplan voor het Noordereiland is dat voor het hele plangebied een bouwregeling geldt en omgevingsvergunning voor bouwwerkzaamheden respectievelijk graafwerkzaamheden met een oppervlakte groter dan 200 vierkante meter en die tevens dieper reiken dan 3 meter beneden NAP.

Conclusie

Op de planlocatie zal voor de funderingswerkzaamheden het terrein van 60m2 uitgegraven worden tot een diepte 60cm onder het maaiveld. Er zullen ook 8 funderingspalen op de locatie worden geslagen. De bodemwerkzaamheden voor het realiseren van de woning zijn heel beperkt en vallen ruim binnen de hier boven gestelde werkzaamheden zodat er geen aanleiding is voor een historisch bodemonderzoek. Dit wordt ook bevestigd door het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam die heeft aangegeven dat er geen historisch bodemonderzoek nodig is.

3.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling.

Noordereiland is een bijzondere plek in de stad, een eiland tussen zuid en noord verbonden met het vasteland middels de Willemsbrug aan de noordzijde en de Koninginnebrug aan de zuidzijde. Aan de noordzijde stroomt de Nieuwe Maas en aan de zuidzijde ligt de Koningshaven. Het eiland was tot de komst van de Erasmusbrug de landingsplaats voor de vaste oeververbindingen tussen noord en zuid. Dit zorgde in het verleden voor veel activiteiten op het eiland. Aan de doorgaande route, Van der Takstraat, en de kades aan de haven was dan ook veel bedrijvigheid met gemengde bebouwing. Wonen en werken waren altijd met elkaar verweven op het Noordereiland. Met de komst van de nieuwe Willemsbrug en het verdwijnen van de havenactiviteiten heeft het eiland meer een woonbestemming gekregen. Met het ondergronds gaan van het spoor is het een stuk rustiger geworden en is er een park boven de spoortunnel gekomen. De landing van de Willemsbrug op het eiland verdeelt het gebied in 2 delen: de oostzijde met grootschalige nieuwbouwblokken en de westzijde met de overwegend 19^{de} eeuwse bebouwing. Het Noordereiland heeft sinds 2008 ook de status van beschermd stadsgezicht gekregen.

Er waren nieuwbouwplannen voor de kop van Feyenoord en op het Noordereiland in het Jan Eleveldpark, om daar woningbouw te realiseren. De politiek heeft besloten dat het nieuwbouwplan op het Noordereiland van de baan is en het Jan Eleveldpark zal nu opnieuw worden ingericht met input van de bewoners van het eiland. De begrenzing van het park aan de westzijde is de oude spoordijk met de twee landhoofden. Aan de Maaskade is het landhoofd "het balkon op de stad" en aan de Prins Hendrikkade ligt nog De Hef, een industrieel monument dat de Rotterdammers herinnert aan vervlogen tijden.

Het bouwblok begrensd door de Van der Takstraat, Prins Hendrikkade en de Maaskade werd altijd doorsneden door het spoortraject. Aan oostzijde is de bebouwing verdwenen en aan de zuidzijde staat het bouwblok er nog. De dichte kopgevels aan de spoordijk zijn nog steeds zichtbaar en zijn in de loop der jaren voorzien van een houten betimmering om de achterliggende woningen te isoleren.

3.3 Huidig gebruik planlocatie

De locatie is gelegen aan de Prins Hendrikkade tussen de bestaande 19^{de} eeuwse bebouwing en het landhoofd met De Hef. De gemetselde landhoofden zijn gemaakt van baksteen en natuursteen en zijn ongeveer 5 meter hoog. Hier tussendoor ligt de doorgang naar de achtertuinen van de woningen aan de Van der Takstraat en de toegang tot de leveranciersingang van het restaurant. Deze functies zullen in de nieuwe situatie behouden blijven maar wel opnieuw worden ingericht.

4 Planbeschrijving

4.1 Het bouwplan

Het plan behelst het realiseren van 1 woning op palen tegen de bestaande zijgevel aan en zal landen op het maaiveld met een entreepartij en kolomen.

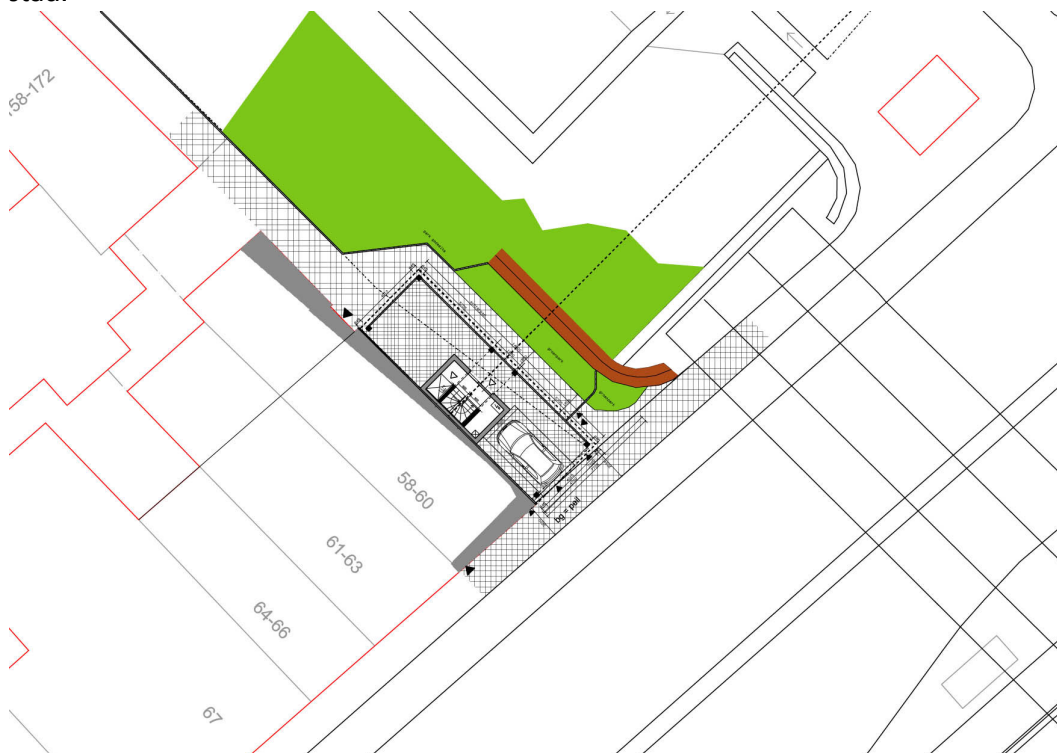
In de bestaande gevels aan de Prins Hendrikkade is een duidelijke tweedeling zichtbaar. De verhoogde begane grond, waar dan meestal bedrijfsruimten in zitten, werkt al een soortplint. Daarboven bevinden zich meestal 3 woonlagen op dat deel van het Noordereiland.

De nieuwbouw heeft vergelijkbare horizontale geleiding. De onderbouw met de entreepartij en de doorgang voor de achterburen. De daadwerkelijke woning begint op ongeveer 5 meter hoogte en telt in totaal drie lagen. Deze opbouw past daarmee in het straatprofiel van dat deel van de Prins Hendrikkade. Behalve de opbouw zal ook de materialisering van het bouwwerk verwantschap hebben met de staande straatwand, de gevels worden uitgevoerd in baksteen.

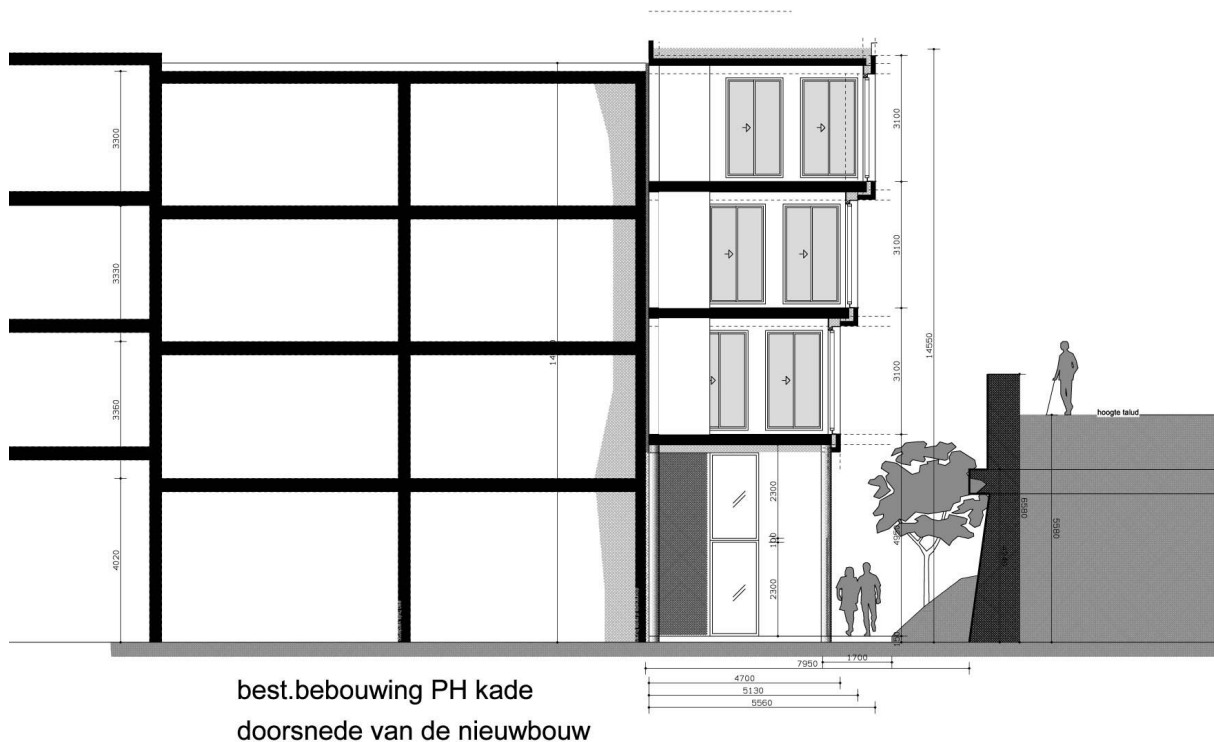
De maximale bouwhoogte zal overeenkomstig de bestaande bebouwing zijn; conform het vigerende bestemmingsplan is de maximale toegestane hoogte 16m. De diepte van de woning is overeenkomstig de bovenbouw van de naastgelegen panden, 14 meter. Het bouwwerk wordt naar boven toe steeds breder. de footprint heeft een breedte van 4,7 m en de bovenste verdieping meet een breedte van 5,7m.

De plek van het bouwwerk is bijzonder omdat het 't laatste gebouw in dat stukje straat is en de zijgevel grenst aan de spoordijk en De Hef. Op deze plek is het daardoor mogelijk het gebouw driezijdig te oriënteren. Er staat dan een woning die uitkijkt over het Jan Eleveldpark en die bezoekers van het park en in het bijzonder van het hoekje bij De Hef het gevoel kan geven van sociale veiligheid.

Het bouwwerk past ook binnen de beleidskaders die vermeld zijn in hoofdstuk 2. Het is een herstructurering die het stedelijk weefsel herstelt en tegelijkertijd zorgt voor verdichting van de stad.



Zie situatie tekening van het voorgenoemde bouwplan



4.2 Verkeer en Parkeren.

De planlocatie ligt aan een doorgaande weg van Rotterdam noord naar zuid. Ter hoogte van de planlocatie liggen 5 rijstroken voor verkeer met aan weerszijden van de weg een fietspad en een trottoir. Komende vanaf de Willemsbrug is er een rijbaan naar rechts voor het bestemmingsverkeer naar het Noordereiland. Dit is momenteel een redelijk drukke verkeerssituatie die mogelijk op termijn gewijzigd zal worden wanneer de Willemsbrug recht doorgetrokken gaat worden zoals vermeld in de visie van de Kop van Feyenoord.

Parkeren

Conform de gemeentelijke parkeernorm is men in de binnenstad verplicht om 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein te realiseren. Deze plaats wordt gerealiseerd onder de woning en is toegankelijk vanaf de openbare weg. Voor het parkeren zou een inritvergunning aangevraagd moeten worden

Openbaar vervoer

Ter hoogte van de planlocatie is nu een bushalte die verbinding heeft met het centrum en met Rotterdam zuid. De dichtst bijzijnde metrohalte Metrolijn Wilhelminaplein bevindt zich op 15min lopen vanaf de planlocatie.

4.3 Monumenten.

Het gemetselde Landhoofd van de spoordijk wordt in het bestemmingsplan aangemerkt als een beeldbepalend object. De Hef heeft de status van rijksmonument. Het westelijk deel van het eiland, waar de planlocatie deel van uitmaakt, heeft de status beschermd stadsgezicht. Het plan is hier op afgestemd door de woning op gepaste afstand te realiseren van het gemetselde landhoofd en De Hef.

De zijgevel van de woning reageert op de schuine wand van het landhoofd door per verdieping steeds iets uit te kragen. Het beeld van het volume heeft verwantschap met brugwachtershuisjes en past goed in de schaduw van De Hef.

Door de gelede opbouw van het volume en de toegestane bouwhoogte niet te overschrijden past het gebouw binnen het beschermd stadsgezicht. Het is een eigentijdse invulling maar met kenmerken van de 19^{de} eeuwse architectuur.

5 Water

5.1 Water beheer.

Het Noordereiland is niet bedijkt en ligt dus in buitendijks gebied. Het oppervlaktewater in het plangebied bestaat uit de Koningshaven en een stuk van de Nieuwe Maas. Op het eiland zelf komt geen oppervlakte water voor. De beheerder van de kwaliteit en de kwantiteit van het oppervlaktewater in het bestemmingsplan Noordereiland (de Koningshaven en de Nieuwe Maas) is Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland. Rijkswaterstaat verlenen vergunningen voor de grote rivieren in het kader van de Waterwet. Het Noordereiland zelf ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het rioolbeheer ligt in handen van de afdeling watermanagement van Gemeentewerken Rotterdam.

5.2 Waterveiligheid

In buitendijkse gebieden is de bescherming tegen hoogwater, in tegenstelling tot binnendijkse gebieden, niet vastgelegd in normen of criteria. Het rivierbed heeft immers primair tot taak de - voor binnendijkse gebieden - veilige afvoer en berging van rivierwater bij hoogwatersituaties te regelen. De (rijks-)overheid is hiermee niet verantwoordelijk voor de veiligheid van mens en dier in het rivierbed, evenmin is zij aansprakelijk voor schade als gevolg van hoogwater.

Risico is het product van kans en gevolg. Hierbij wordt gekeken naar de kans dat er een bepaalde laag water staat op het maaiveld en in panden en het gevolg daarvan. Gelukkig is de waterstand redelijk goed te voorspellen zodat tijdig maatregelen kunnen worden getroffen. Op basis van de risico berekeningen is voor nieuwbouwplannen een uitgiftepeil vastgesteld van 4m + NAP waarop de kans op overstroming beperkt is tot 1 keer in de 1250 jaar. Het definitieve uitgiftepeil zal gedurende bouwplanfase worden vastgesteld door Gemeentewerken. Hiermee kan de kans op overstroming tot een minimum beperkt blijven.

Het plangebied ligt in een buitendijks gebied, hierop zijn de waterwet en de Beleidsregels grote rivieren (Bgr) van toepassing.

Dit betekent dat het verboden is zonder vergunning van onze minister als bedoeld in artikel 6.5 van de wet gebruik te maken van een oppervlaktelichaam of bijbehorend kunstwerk in beheer bij het rijk, zijnde de noordzee, door, anders dan in overeenstemming met de functie, daarin, daarop, daarboven of daaronder:

- a. werken te maken of te behouden;
- b. vaste substanties of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen of deze te laten staan of liggen.

Gelet op artikel 6.16 van het waterbesluit, valt het plangebied nabij de Prins Hendrikkade onder het zogenaamde vrijstellingsgebied. Dit betekent dat er geen vergunning in het kader van de waterwet nodig is.

5.3 Riolering en regenwaterafvoer

Volgens het bestemmingsplan is het Noordereiland zeer kansrijk voor rechtstreekse afkoppeling van het regenwater vanwege het nabijgelegen oppervlakte water. Waterberging middels groene daken is ook een van de beleidsdoelen die in het bestemmingsplan zijn geformuleerd.

In de nieuwbouw zal er een gescheiden rioleringsstelsel worden gerealiseerd tot 50cm over de erfgrans. Mocht op termijn het gescheiden stelsel worden gerealiseerd dan kan de woning daarop aangesloten worden. Wat betreft waterbuffering zal een deel van het dakterras worden uitgevoerd als een groendak waarmee de belasting op het riool wordt verminderd.

6 Milieu

6.1 beleidskader

De beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening groeien de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe. Ook op rijksniveau wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening. Milieubeleid kan beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen maar is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omgevingsaspecten die een rol spelen bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit plan. Deze onderwerpen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

De te behandelen thema's die vanuit een oogpunt van milieu van belang zijn voor deze planontwikkeling zijn milieuzonering, geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid en flora en fauna.

6.2. Milieu effectrapportage

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de verplichte activiteiten (de C-lijst) en de merbeoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

In dit plan zijn geen activiteiten opgenomen die voorkomen op de zogenoemde C-lijst van het Besluit m.e.r. Bovendien hebben de ontwikkelingen vanwege de beperkte omvang geen (grote) negatieve effecten op het milieu. Op grond van bovenstaande is dit plan niet m.e.r.-beoordelingsplichtig en daarmee ook niet m.e.r.-plichtig.

6.3 Bedrijven en milieuzonering.

De woning is gesitueerd naast bestaande bebouwing met bestemming Gemengde bebouwing I (GB I). Momenteel bevindt zich op de beganegrond van de bestaande bebouwing een restaurant. De nieuw te bouwen woning zal tegen de bestaande zijgevel aangebouwd worden maar er wel los van blijven staan. De bestaande ventilatie voorzieningen kunnen intact blijven nadat ze in goedoverleg met de verhuurder verschoven worden naar de achtergevel. De bevoorradingszone zal ook intact blijven daar het achterpad verlegd wordt voor alle partijen, restaurant en bewoners aan de v.d.takstraat.

De woning begint pas op 5 meter boven maaiveld en grenst niet direct aan de zijgevel van het restaurant op de beganegrond. De nieuwe woning zal zo goed geluidsdicht worden uitgevoerd, zie ook paragraaf 6.4 . Het is niet te verwachten dat hier sprake zal zijn van geluidshinder van het restaurant.

6.4 Geluid

Geluidshinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidshinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaai. 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 geluidshinder veroorzakende functies.

Wegverkeerslawaaai

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient op grond van artikel 74 van de Wet geluidshinder (Wgh) iedere weg in beschouwing te worden genomen, tenzij deze binnen een woonerf gelegen is of voor de weg een maximum rijsnelheid van 30 km/uur geldt. Deze wegen hebben een zone. Dit is een aandachtsgebied waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden, voor zover sprake is van wonen. De grootte van de zones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de definitie van het gebied (buitenstedelijk of binnenstedelijk).

De relevante wegen in de directe omgeving van het plangebied zijn de landing van de Willemsbrug en de Prins Hendrikkade. Ter hoogte van de planlocatie is de Prins Hendrikkade de verbinding tussen Rotterdam noord en zuid.

Uit een aanvullend akoestisch onderzoek van Adviesbureau De haan, Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai Prins Hendrikkade, Noordereiland te Rotterdam rapport nummer S.12.117.00, blijkt dat de geluidsbelasting op een gevel hoger ligt dan de maximaal te verlenen hogere waarde.

De overschrijding van het geluid bedraagt 1 db op de 1^{ste} en 2^{de} verdieping aan de PH-kade (69dB zonder aftrek of 64 dB met aftrek). Om bebouwing toch mogelijk te maken zouden deze twee verdiepingen aan de PH-kade moeten worden uitgevoerd als Dove gevel. Alle andere

gevels zijn minder belast. Voor de hogere waarden procedure moet volgens het vastgestelde beleidskader , Ontheffingsbeleid Wet lgeluidhinder december 2006, een nieuwe te bouwen woning tenminste een geluidsluwe gevel (< 53dB cumulatief incl. aftrek) en indien van toepassing een geluidsluwe buitenruimte aanwezig zijn.

De noord/ achtergevel aan de parkzijde heeft een geluidsbelasting van 52dB cumulatief incl. aftrek volgens het rapport van Adviesbureau de Haan .

De oriëntatie van de woning zodanig te zijn dat aan de gestelde voorwaarden voldaan kan worden. De hier bovengestelde randvoorwaarden zullen in de verdere uitwerking van het gebouw meegenomen moeten worden.

Industrielawaai

Nabij het plangebied ligt één inrichting die relevant is voor het Noordereiland, dit is Unilever Nederland b.v.. Dit bedrijf in milieucategorie 4.2 ligt op het gezoneerd industrieterrein Feijenoord/Schaardijk aan de overzijde van de Koningshaven. Geluid is voor de wenselijke afstand van dit bedrijf tot woningen het bepalende milieuthema. Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het vigerend bestemmingsplan "Noordereiland" blijkt dat de voorkeurswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden.

Spoorweg lawaai.

De bouwlocatie is meer dan 60 meter verwijderd van de spoortunnel die onder het park ligt. Buiten de contour van 25 meter leert de ervaring dat trillingen niet onderscheidend zijn in de woning. Er is dan ook geen "geluids" overlast van de het spoorwegverkeer dat onder het eiland loopt.

Scheepsvaartlawaai

De hoofdvaarroute de Maas zou mogelijk een geluidsoverlast kunnen veroorzaken voor de bouwlocatie. Uit eerdere onderzoeken in het kader van MER maasvlakte 2 trekt de DCMR de volgende conclusie.

Door de afschermende bebouwing en de afstand tot de hoofdvaarweg kan worden gesteld dat de geluidsbelasting onder de 50dB blijft en een aanvaardbaar niveau heeft.

Conclusie

Door een gedeelte van de gevel aan de PH-kade uit te voeren als dove gevel komt voor de rest van de gevels de berekende gecumuleerde maximale geluidswaarde niet boven de 63 dB uit. Hiermee voldoet het bouwplan aan de Wet geluidshinder.

6.5. Lucht kwaliteit.

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

Naast de bijdrage van het plan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening en Rotterdams beleid tevens worden onderzocht of de kwaliteit ter plaatse aanvaardbaar is. Op basis van NLS-saneringstool 3.1 (website van ministerie van I&M) kan worden gesteld dat ter hoogte van de locatie de huidige luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke grenswaarden uit hoofdstuk 5 van de wet milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit) Daarmee is voor dit plan sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit

Conclusie

Bij dit bouwplan is niet of nauwelijks sprake van ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking, zodat het gewijzigde bestemmingsplan geen effect heeft op de aanwezige luchtkwaliteit. Deze ontwikkeling zal dan ook "Niet in betekenende mate" bijdragen aan de luchtvervuiling.

De huidige luchtkwaliteit voldoet ook op basis van de NLS-saneringstool 3.1.

6.6 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.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheids-verklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied

In 2000 is de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam opgesteld. Dit document geeft een indicatie van de mate waarin de bodem in een bepaald gebied is verontreinigd.

Door ophoging met onderhoudsbaggerslib, puin en koolassen is het gebied integraal verontreinigd. Daarnaast is er relatief veel bedrijvigheid (geweest). Dit leidt tot het volgende beeld: De contactzone is licht verontreinigd en de ondergrond is sterk verontreinigd.

Het historisch onderzoek geeft onvoldoende zicht op de bodemkwaliteit van de bovengrond, zodat hiervoor het statistisch onderzoek maatgevend moet worden geacht.

Conclusie

Uit de bodemsaneringskaart van Nederland is de planlocatie aangemerkt als "onderzocht en in procedure". Uit de toetsing door het ingenieursbureau van gemeente Rotterdam blijkt dat er geen andere aanvullend onderzoek noodzakelijk is dan doen gebruikelijk bij het indienen van een bouwaanvraag.

Het terrein zal bouwrijp worden opgeleverd door het grondbedrijf en indien noodzakelijk volgens het statistisch onderzoek eventueel gesaneerd worden. Het bodemonderzoek zal bij de bouwaanvraag worden ingediend door de eigenaar van de grond.

Daar het grondstuk bouwrijp wordt overgedragen is er ook geen belemmering voor het realiseren van het bouwplan.

6.7 Externe veiligheid

Inventarisatie

Voor Externe Veiligheid is een aantal bronnen van belang, namelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg, het spoor of het water, het transport door ondergrondse leidingen en de opslag van gevaarlijke stoffen.

6.7.1. Transport gevaarlijke stoffen over rail

In het plangebied ligt de spoortunnel van de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht, de Willemsspoortunnel. Over dit spoor vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De aanwezigheid van de spoortunnel maakt de volgende externe veiligheidsaspecten relevant voor het bestemmingsplan: het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het effect van ongevallen via de tunnelmonden op het Noordereiland.

Conclusie

De 10-6 plaatsgebonden risicocontour wordt bepaald door de stofcategorie brandbare vloeistoffen. Het effect van branden blijft beperkt tot de binnenkant van de tunnel, zodat er ter plaatse van het Noordereiland geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour.

Gezien de grote afstand van de tunnelopeningen tot het plangebied kunnen alleen toxische scenario's bijdragen aan het groepsrisico. Gezien de kans van optreden, en de onwaarschijnlijkheid dat deze scenario's gezien de afstand nog een significant effect hebben, kan op basis van expert judgement worden gesteld dat het groepsrisico kleiner is dan 0,01 keer de oriënterende waarde.

Gezien het zeer lage groepsrisico, dat niet toeneemt door het bestemmingsplan, en gezien de geringe effecten van een ongeval op het Noordereiland vindt de gemeente Rotterdam het groepsrisico ter plaatse van het Noordereiland aanvaardbaar.

6.7.2. Transport gevaarlijke stoffen over water

De provincie Zuid-Holland heeft op 7 januari 2003 het beleidskader "Gedifferentieerde veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en de Nieuw Maas" vastgesteld. Over deze waterwegen vindt transport van gevaarlijke stoffen met zeeschepen en binnenvaartschepen plaats. Om bebouwing langs de oever te beschermen tegen de risico's van ongevallen met giftige of brandbare stoffen en om te garanderen dat de oever bereikbaar is voor hulpdiensten dienen veiligheidsafstanden aan te worden gehouden.

Het Noordereiland ligt aan de Nieuwe Maas. Langs het gebied varen alleen binnenvaartschepen. Eventuele nieuwe bebouwing dient daarom ten minste 25 meter van de kade gesitueerd te worden. Voor nieuwbouw binnen 40 meter van de oever geldt een motivatieplicht.

De hoofdvaarroute begint op een afstand van 82 meter vanaf de bouwlocatie. De bouwlocatie ligt op een afstand van 34 meter uit de oever van de Koningshaven. Deze maakt geen onderdeel uit van de hoofdvaarroute. Ter hoogte van de bouwlocatie liggen ook de pijlers van De Hef en van de Koninginnebrug en daar is het aanleggen van schepen niet toegestaan en ook niet mogelijk.

Het plaatsgebonden risico valt binnen de vaarweg. De ontwikkeling heeft geen relevante bijdrage aan het groepsrisico. Uit onderzoeken in het kader van het basisnet water kan worden geconstateerd dat er geen overschrijding is van de oriënterende waarde ter plaatse van de ontwikkeling. Het transport van gevaarlijke stoffen over de Maas leidt niet tot ruimtelijke beperkingen voor dit bouwplan.

Een DCMR advies is wel om maatregelen toe te passen die de effecten van een toxisch incident op de vaarweg of bij inrichtingen te beperken. Een toxisch incident op de vaarweg is het meest relevante scenario voor de bouwlocatie, waardoor maatregelen als het kunnen uitschakelen van de ventilatie en het kunnen sluiten van ramen en deuren van belang zijn om de effecten van een ramp te kunnen beperken. Hier zal in de uitwerking rekening mee gehouden gaan worden.

6.7.3 Inrichtingen

De vestiging van Unilever, ten zuiden van de Koningshaven, heeft twee in pandige ammoniak koelinstallaties van ieder 3.500 kilo. In de Regeling Externe veiligheid inrichtingen (REVI) zijn voor ammoniakinstallaties plaatsgebonden risico afstanden opgenomen. Voor de bij Unilever aanwezige koelinstallaties van 3.500 kilo inhoud bij een werktemperatuur van -25 graden Celsius en een uitvoeringsopstelling 1 geldt een 10^{-6} plaatsgebonden risicoafstand van 0 meter. Tevens geldt voor het groepsrisico voor de koelinstallaties bij Unilever dat er geen invloedsgebied van toepassing is. Dit houdt in dat de koelinstallaties van Unilever geen gevolgen hebben voor de ruimtelijke plannen. Het effectgebied van een toxisch incident is alleen van belang voor rampenbeheersing en zelfredzaamheid.

6.8 Flora- en fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van de in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

categorie 1: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;

categorie 2: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van

een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden; categorie 3: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Vleermuizen

Vleermuizen behoren tot de streng beschermde soorten en zijn beschermd door de Ffwet en de Habitatrichtlijn (Europese wetgeving). Volgens het Besluit wijziging art. 75 behoren deze vleermuissoorten tot tabel 3. Wanneer er schade aan deze soorten wordt toegebracht of wanneer deze soorten worden verstoord, is een ontheffing vereist.

Het Jan Eleveldterrein, als enig park op het eiland, kan een mogelijk essentieel foerageergebied zijn voor vleermuizen. Langs het park is continue aanwezige lijnvormige opgaande beplanting aanwezig, maar in de directe omgeving zijn echter voldoende groenstructuren en groengebieden aanwezig die ook als aanvliegroute kunnen fungeren. Tijdens het veldbezoek is specifiek gelet op de aanwezigheid van gaten, spleten en holten in de bomen en in de bebouwing. Deze zijn echter niet op beide locaties aangetroffen.

Vogels

Wat broedvogels betreft mag ervan uit worden gegaan dat in het broedseizoen verschillende soorten vogels de aanwezige bomen en houtopstand gebruiken om hun nest in te maken. Er is specifiek gelet op oudere bomen, holten en spleten waarin vogels met een vaste rust- en/of verblijfplaats kunnen verblijven. Deze zijn op beide locaties niet aangetroffen.

Amfibieën en reptielen

Op het eiland zelf zijn geen watergangen aanwezig. De kades om het eiland heen zijn niet natuurvriendelijk ingericht. Vanwege deze redenen is het gebied niet geschikt als leefgebied voor amfibieën en komen ze naar verwachting niet in het gebied voor. De zandhagedis komt in Zuid-Holland voornamelijk voor langs het kustgebied op zandige open plekken met duingraslanden, duindoornstruweel en zandige open plekken. In het projectgebied zijn geen zandige open plekken aanwezig en ook geen duingraslanden en duindoornstruweel. Bovendien zijn er van de directe omgeving geen gegevens van het voorkomen van de zandhagedis bekend en ook niet te verwachten. Daardoor kan gesteld worden dat de soort niet in het gebied voorkomt.

Vlinders en libellen

De enige beschermde soort, een soort van de Rode lijst die is aangetroffen in Rotterdam en omgeving is het bruin blauwtje. Deze komt voornamelijk voor op zandige terreinen (bron vlinderstichting) met een extensief beheer en een vegetatie van voornamelijk Duizendblad en Boerenwormkruid. In de plangebied zijn zandige gebieden, Boerenwormkruid en Duizendblad niet aanwezig. Daardoor kan gesteld worden dat het bruin blauwtje niet in het gebied voorkomt.

In het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. Daardoor kan gesteld worden dat de soortgroep niet in het gebied voorkomt.

Vissen

Op het Noordereiland zelf zijn geen watergangen aanwezig. Daardoor kan gesteld worden dat de soortgroep libellen niet in het gebied voorkomt.

De vissen in de Nieuwe Maas en Koningshaven zijn niet in het onderzoek betrokken. Vanwege de ligging van de mogelijke ontwikkellocatie Jan Eleveld worden er geen negatieve effecten op de instandhouding verwacht.

Flora

In 2006 heeft bSR een grootschalige inventarisatie van muurflora in Rotterdam gehouden. Op de Prins Hendrikkade en de Nassaukade zijn bij deze inventarisatie beschermde muurflora aangetroffen. De aangetroffen muurplanten zijn Zwartsteel, Steenbreekvaren, Tongvaren en Klein graskruid. Naast de Muurplanten zijn er geen beschermde planten op Noordereiland aangetroffen. Deze zijn ook niet te verwachten. Het gebied heeft een overwegend kleiige bodem. Vanwege de kleiige bodem en daarmee het voedselrijke karakter is de kans gering dat

zich plantensoorten in het gebied bevinden welke beschermd zijn volgens de Flora- en Faunawet of de Rode Lijst.

Kleine zoogdieren

De locatie van het bouwplan vertoont een biotoop dat geschikt is voor verschillende soorten kleine zoogdieren zoals verschillende soorten muizen, konijnen en mollen. Kleine zoogdieren, zoals bovengenoemde dieren behoren tot de algemene soorten van tabel 1 waarvoor in het kader van de Ffwet de zorgplicht geldt. Er mag tijdens de werkzaamheden geen onnodige schade worden aangebracht aan deze soorten.

Conclusie

Flora en fauna vormen geen belemmerende factor voor het realiseren van het bouwplan aan de Prins Hendrikkade.

6.9 Duurzaamheid en energie

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

6.9.1 Duurzaam bouwen

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. De RWK is vrijblijvend te gebruiken.

Hieronder volgen een aantal duurzame maatregelen die toegepast worden bij het realiseren van het bouwwerk.

Toepassen van duurzame materialen zoals baksteen en beton die een hele lange levensduur hebben.

De architectuur wordt eigentijds maar niet modern waardoor het niet aan mede onderhevig is en een lange levensduur waarborgt.

- Het casco wordt geheel opgebouwd uit staal en mocht het gebouw toch worden gesloopt dan kan een grootdeel van het gebouw gedemonteerd worden.
- Ontkoppelen van hemelwater en rioolwater. zodat regen en afvalwater niet in hetzelfde riool terecht komen. Mocht de gemeente een gescheiden scheiden stelsel aanleggen op het eiland dan kan de woning daar direct op aansluiten.
- Groene daken buffering van regenwater om het riool minder te belasten en opwarming van het gebouw te beperken. Ongeveer 1/3 van het dal zal worden voorzien van een groendak en onder de terrastegels zal buffercapaciteit worden gecreëerd.
- Er zal geen zink, lood of koper worden gebruikt zodat deze metalen ook niet kunnen uitlogen en in het regenwater terecht komen. Er zullen loodvervangers worden toegepast waar mogelijk.
- Het hout dat gebruikt gaat worden tijdens de bouw zal het label FSC hebben.
- Waterbesparende maatregelen zullen worden getroffen door een waterbesparend toilet en douchekop.

6.9.2 Energie

Het Rotterdam Climate Initiative is het nieuwe, ambitieuze klimaatprogramma waarbij de gemeente tracht de CO₂-uitstoot van Rotterdam fors terug te brengen. Om een belangrijke bijdrage aan deze doelstelling te leveren en energie te besparen, is het beleid van de gemeente Rotterdam erop gericht zo veel mogelijk woningen, bedrijven en voorzieningen aan te sluiten op een collectief warmtenet.

Het collectieve warmtenet is niet aanwezig op het Noordereiland en daarom zal de woning worden verwarmd met een Hr Cv ketel in combinatie met vloerverwarming.

De EPC berekening zal aan de minimale vereisten voldoen aan de op dat moment geldende voorwaarden. Natuurlijk wordt er naar gestreefd het energie verbruik van de woning tot een minimum te beperken en zo mogelijk beter te presteren dan het vereiste minimum.

7.Sociale veiligheid en leefbaarheid

Het Rotterdams beleid is erop gericht om bij nieuwbouwplannen de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Bij het aspect leefbaarheid gaat het om fysiekruimtelijke voorzieningen voor de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten, het parkeren en stallen van auto's en fietsen, ruimte voor spelen en groen, bezonnings- en uitzichtconsequenties voor omwonenden, afvalmanagement en consequenties voor het beheer van de openbare ruimte.

Het plan.

De woning wordt gebouwd over een zijpad dat langs een dichte zijgevel loopt. De onderbouw met de entree van de woning is transparant waardoor er goed zicht is voor de gebruikers van het pad, men kan zie wie er allemaal lopen. De bewoners van de woning kijken ook uit over het achterpad en hebben zo sociale controle over het pad. Daar het een eindwoning is heeft het huis een driezijdige oriëntatie. Er staat dan een woning die uitkijkt over het Jan Eleveldpark en de bezoekers van het park en in het bijzonder over het dode hoekje bij De Hef. De woning heeft een positieve bijdrage aan het gevoel van sociale veiligheid.

8. Beoordeling project

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt op basis van de verzamelde informatie uit de voorgaande hoofdstukken ingegaan op de overwegingen om aan het verzoek planologische medewerking te verlenen. Het bouwplan wordt getoetst aan de gemeentelijke beleidsuitgangspunten en de provinciale toetsingscriteria. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies op basis waarvan besluitvorming kan plaatsvinden over het starten van een uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

8.2 Boordeling verzoek aan gemeentelijk beleid

Het verzoek is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan Noordereiland. De strijdigheid zit hem in de bestemming van de locatie waarop gebouwd gaat worden. Momenteel heeft het de bestemming Groen. Het bouwplan sluit aan bij de bestemming van de belendende bebouwing. Voorts zal het bouwwerk de maximale bouwhoogte en bouwdiepte conform het vigerende bestemmingsplan met bij behorende plankaart niet overschrijden.(zie ook Hfdst.4.1 het bouwplan)

De planontwikkeling is in overeenstemming met de gemeentelijke uitgangspunten, zoals beschreven in hoofdstuk 2

Het plan is voorgelegd aan de deelgemeente. Deze vindt het bouwplan een wenselijke ontwikkeling voor de betreffende locatie en wil medewerking verlenen aan een procedure om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan om het bouwwerk mogelijk te maken. Vanuit stedenbouwkundige overwegingen zijn er derhalve geen bezwaren om medewerking te verlenen aan de gevraagde bouwactiviteit.

Milieu, water,

In hoofdstuk 5 zijn de milieuaspecten, m.b.t. het water besproken. Hieruit kan worden afgeleid dat er vanuit dit aspect geen beperkingen zijn tegen het oprichten van een woning mits er voldoende rekening wordt gehouden tijdens het bepalen van het uitgiftepeil met het buitendijkse gebied.

Milieu aspecten.

In hoofdstuk 6 worden er allerlei milieu aspecten besproken zoals geluid, luchtkwaliteit externeveiligheid flora en fauna.

Geluid is een aspect waar tijdens de bouwaanvraag rekening mee gehouden moet worden omdat wettelijk gezien het geluidsniveau in de woning niet boven een bepaalde waarde mag komen. Het akoestisch onderzoek van adviesbureau de Haan geeft ook aan dat er geluidswerende maatregelen genomen moeten worden daar de geluidsbelasting te hoog is. Er moet dan ook voor het bouwplan een hogere waarden procedure gevolgd worden.

Voor de bouwaanvraag moet nog een Akoestisch onderzoek Geluidwering gevels worden aangeleverd waarin de genomen maatregelen zijn genoemd.

8.3 Conclusie

De aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten een woning aan de Prins Hendrikkade, Rotterdam, heeft betrekking op een particulier initiatief. Het verzoek voldoet aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen, zoals deze zijn vastgelegd in de gemeentelijke en geelgemeentelijke beleidsstukken. Ook is de gevraagde nieuwbouw in overeenstemming met het provinciale beleid, zoals dat is vastgelegd in de provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Voorts zijn er vanuit oogpunt van verkeer, milieu, water, archeologie en natuur geen overwegende bezwaren om medewerking aan dit verzoek te onthouden. Aan het verzoek kan mitsdien planologische medewerking worden verleend door middel van uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

9. Uitvoerbaarheid en resultaten overleg

9.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente en initiatiefnemer/exploitant van de planontwikkeling hebben over de economische uitvoerbaarheid van het plan overleg gehad. De planontwikkeling zal in overeenstemming zijn met provinciale, regionale en gemeentelijke uitgangspunten. De afspraken zijn vastgelegd in een tussen de gemeente en initiatiefnemer anterieure overeenkomst. Hiermee is het kostenverhaal voor de ontwikkeling verzekerd en is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. Er zijn ook geen overige redenen om een exploitatieplan vast te stellen.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Geraadpleegde Bronnen.

Bestemmingsplan Noordereiland, onherroepelijkd.d. 18-03-2011
Bestemmingsplan Noordereiland,plankaart, onherroepelijkd.d. 18-03-2011
Visie Kop van Feijenoord fase2 Kop van Zuid, d.d. juni 2009
Stadsvisie Rotterdam Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030, gem. Rotterdam, 29 november 2009
Wet Bodembescherming, Ministeries van VROM en LNV, juli 1986
Wet geluidhinder, Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne maart 1979
Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder, voor bouw en bestemmingsplannen in de gem. R'dam, datum dec.2006
Wet op de Ruimtelijke Ordening, Ministeries van OCW, LVN, VROM en V en W, januari 1965
Woonvisie Rotterdam, Gemeente Rotterdam, 11 oktober 2007
Reactie DCMR ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning Nieuwbouw woning aan de PH-kade, datum 24-04-2012
Reactie Rijkswaterstaat, memo reactie omgevingsvergunning PH-kade, datum 16-04-2012.

Websites:

www.rom-rijnmond.nl
www.rr2020.nl
www.zuid-holland.nl, dossier woonvisie 2005-2014
website ministerie van I&M, NSL-saneringstool 3.1