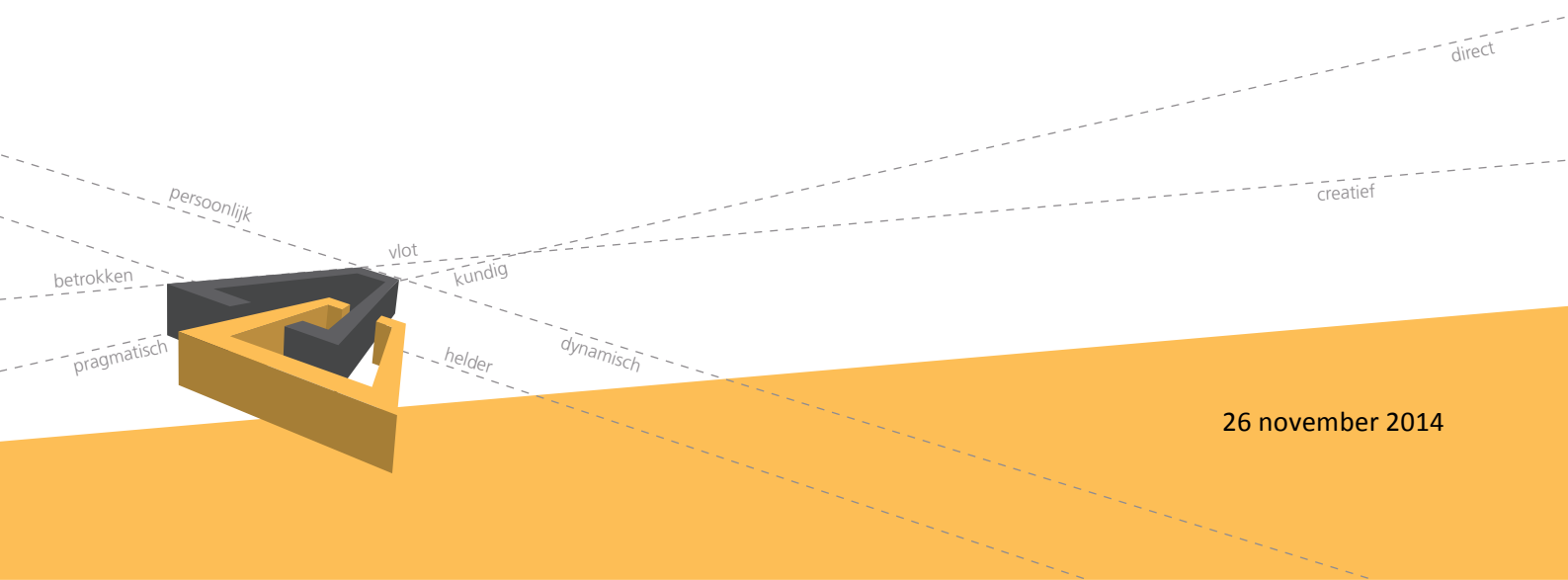


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

BLOKLANDBLOK, OUDE NOORDEN

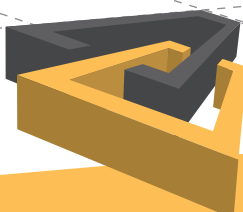


26 november 2014

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

BLOKLANDBLOK, OUDE NOORDEN

Datum	26 november 2014
In opdracht van	Woonstad Rotterdam



BOdG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	11
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	13
3.1 Bestaande situatie	13
3.2 Projectbeschrijving	14
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	17
4.1 Water.....	17
4.2 Milieuzonering.....	18
4.3 Geluid	19
4.4 Luchtkwaliteit	20
4.5 Externe veiligheid	21
4.6 Bodem	22
4.7 Archeologie.....	22
4.8 Flora en fauna	23
4.9 Duurzaamheid	24
4.10 Milieueffectrapportage.....	25
5. UITVOERBAARHEID.....	27
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	27
5.2 Vooroverleg	27
6. CONCLUSIE	29

BIJLAGE: **Projectkaart**
 Milieuonderzoeken (apart bijgevoegd)

1. INLEIDING

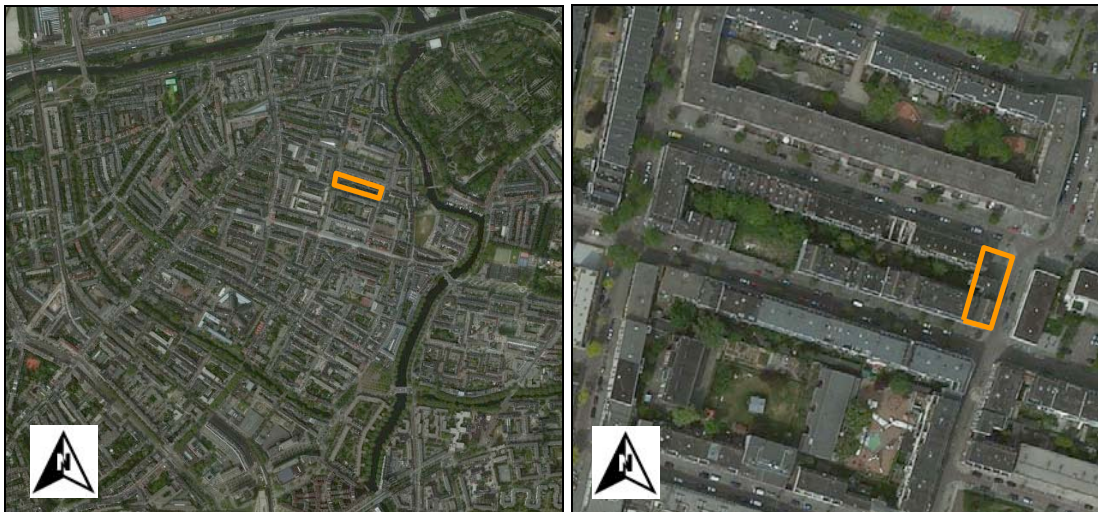
1.1 *Aanleiding*

De gemeente Rotterdam en woningcorporaties hebben gezamenlijk afgesproken Rotterdammers voor de stad te willen behouden door woonmilieus en mogelijkheden tot wooncarrière te bieden die aansluiten bij hun behoeften. Dit doen zij onder meer door een structurele verbetering van de kwaliteit van de woningvoorraad en door het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus. De aanpak van het zogeheten Bloklandblok in de wijk 'Het Oude Noorden' behoort tot één van de ontwikkelingen in het kader van deze doelstelling.

Woonstad Rotterdam heeft de aanwezige bebouwing reeds gesloopt, waardoor ruimte is ontstaan om het gebied te herontwikkelen. Op grond van het nu geldende bestemmingsplan "Oude Noorden" (zie § 1.3) is woningbouw toegestaan, maar dit sluit voor een klein deel niet aan op de ontwikkeling zoals Woonstad Rotterdam deze voor ogen heeft. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dient met een omgevingsvergunning van het nu geldende bestemmingsplan afgeweken te worden. Dit document dient daartoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen in de wijk 'Het Oude Noorden', dat tot voor kort viel onder het bestuur van de deelgemeente Noord. Het Bloklandblok als geheel wordt ontsloten door de Bloklandstraat, De Tochtstraat, de Raephorststraat en de 1^e Pijnackerstraat. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft echter enkel betrekking op de ontwikkeling van woningen die zijn gelegen aan de Tochtstraat. De overige woningen die deel uitmaken van de nieuwbouw passen binnen het vigerende bestemmingsplan en kunnen op basis daarvan worden vergund. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van deze locatie weer.



Afbeelding 1: Ligging van het Bloklandblok (links). Rechts het deel waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing van toepassing is.

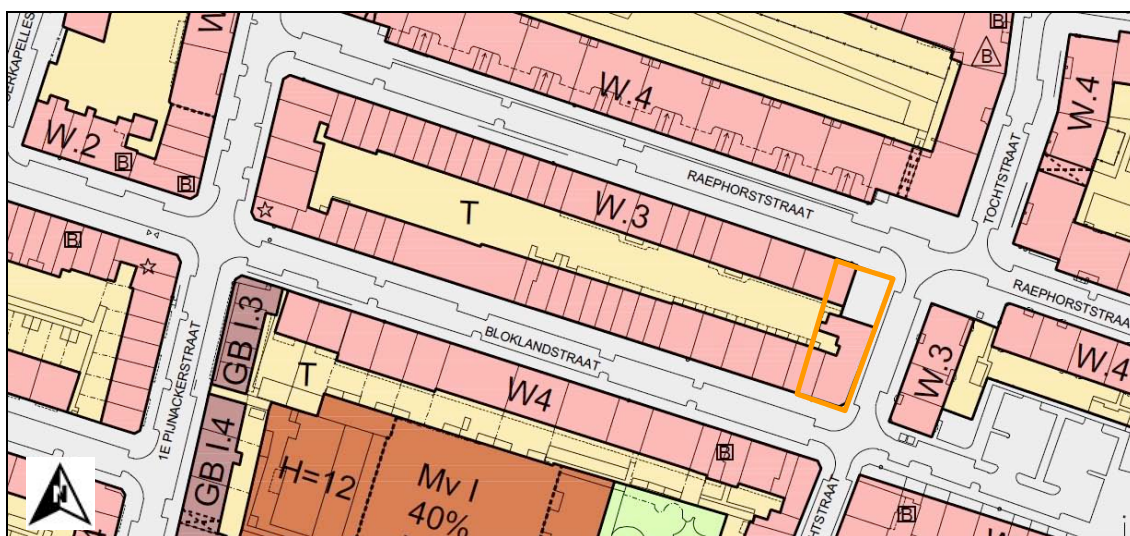
1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Oude Noorden". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 24 juni 2010. Het plan is op 24 september 2010 onherroepelijk geworden. Voor het projectgebied zijn drie bestemmingen van kracht (zie afbeelding 2). De gronden die aangeduid zijn als 'Wonen' (w), zijn bestemd voor woningen,

met de daarbij behorende (in pandige) bergingen, garageboxen, bijbehorende bouwwerken en tuinen, alsmede groen, water en ontsluitingswegen en -paden. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan drie bouwlagen.

Een klein deel is voorzien van de bestemming 'Tuin' (T); deze gronden zijn bestemd voor tuinen en uitstekende delen aan gebouwen die krachtens een aangrenzende bouwbestemming zijn toegelaten. In deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering van in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ook binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' (Vg) is het oprichten van gebouwen beperkt; alleen gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen en verkeer en vervoer zijn toegestaan. Deze gronden zijn namelijk bestemd voor voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen en voor voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Oude Noorden" (projectgebied oranje omkaderd).

De voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied past niet binnen het nu geldende bestemmingsplan, omdat de voorziene woningen deels in de bestemmingen 'Tuin' en 'Verkeer' zijn voorzien. Deze bestemmingen staan dergelijke bouwwerken niet toe. Het bestemmingsplan kent geen afwijkings- of wijzigingsmogelijkheden om de gewenste bebouwing alsnog toe te staan.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd ingediend met de aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten.

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt de visie de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met het Rijksbeleid. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

De voorgenomen ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied, dat in het verleden al bebouwd is geweest. Daarnaast is het op grond van het nu geldende bestemmingsplan reeds toegestaan om woningen binnen het projectgebied op te richten, met uitzondering van een klein deel dat nu als Verkeer-Verblijfsgebied is aangemerkt. Ook daar is in het verleden echter sprake geweest van de aanwezigheid van bebouwing. Vandaar dat gesteld wordt, dat geen nieuw ruimtebeslag wordt geclaimd. De woningen worden toegevoegd aan het woningbestand van Woonstad Rotterdam en zijn bestemd voor de vrije sector huur en -koop. Hiervoor is een marktvraag aanwezig. Het voornemen voldoet daarmee aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 **Provinciaal beleid**

Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening ruimte 2014 en Programma's Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

Het plangebied is in de Verordening ruimte 2014 aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Een van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefteraming per gebied opgenomen. Voor de Stadsregio Rotterdam wordt in de periode 2012 - 2019 een behoefte voorzien van 27.409 woningen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder van duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden deze door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen.

Naast het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking wil de provincie de ruimte beter benutten door in te zetten op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

De herstructurering van het Bloklandblok voldoet aan de vraag naar kwalitatief goede en betaalbare woningen in het huur- en koopsegment. Daarnaast past deze herstructurering ook binnen de woningbehoefte van de Stadsregio. De voorgenomen ontwikkeling past dan ook prima binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee ook binnen het provinciaal beleid.

Stadsvisie Rotterdam 2030

De *Stadsvisie Rotterdam 2030* is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 november 2007. De visie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar). Het oude Noorden - en daarmee ook het projectgebied - behoort niet tot één van deze VIP-gebieden. Wel is (de directe omgeving van) het projectgebied aangemerkt als een locatie waar 'gentrification' en 'kleinschalige herstructurering' kan plaatsvinden.

Gentrification en kleinschalige herstructurering draagt bij aan de gewenste aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonstad. Door een mix van verschillende groepen stedelingen in een wijk, wordt de aantrekkingskracht van de wijk vergroot. De herontwikkeling van het Bloklandblok heeft tot doel een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijk woongebied en sluit derhalve goed aan op de uitgangspunten van de Stadsvisie.

Nota 'Rotterdam en architectuur'

In de nota 'Rotterdam en architectuur' is kernbeslissing 10 uit de Stadsvisie verder uitgewerkt. Hierin is opgenomen, dat de kracht van architectuur aan te scherpen is door meer nadruk te leggen op samenhang in het stedelijk weefsel en op de levendigheid van de stad. Hiervoor zijn drie leidende beginselen opgesteld:

- het bevorderen van goed opdrachtgeverschap;
- vergaren en delen van kennis op het terrein van architectuur, toegespitst op de Rotterdamse opgave;
- behouden en stimuleren van ontwerptalent in Rotterdam.

Rotterdam verwacht dat ontwikkelende partijen ook een hoog niveau ambiëren en inzetten op kwalitatief hoogwaardige en innovatieve architectuur. Dit wordt gewaarborgd door het stellen van inhoudelijke randvoorwaarden. Tevens dient afstemming plaats te vinden over de keuze van de architect en/of de wijze van architectenkeuze. In het kader van dit project heeft dat reeds plaatsgevonden en is in lijn met het beleid gekozen voor een Rotterdams architectenbureau. Het project sluit dan ook goed aan op de ambities uit deze nota.

Woonvisie 'Wonen in Rotterdam'

De in 2003 vastgestelde gemeentelijke woonvisie beschrijft de aanpak van de huisvesting tot 2006 en de koers naar 2017. Het verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Om het woningaanbod substantieel om te vormen, is de eerste voorwaarde dat het bouwtempo omhoog gaat. Ook wil Rotterdam het eigen

woningbezit in de stad stimuleren. Verder worden het verbeteren van woningen, woonomgeving, buitenruimte en voorzieningen nagestreefd. Herstructurering is hiervoor de meest aangewezen oplossing. Tevens is de wenselijkheid aangegeven om in beperkte mate en onder strikte randvoorwaarden nieuwe woningen te realiseren in een hoogwaardig woonmilieu om mensen met hogere inkomens voor de stad te behouden. De woonvisie doet geen gebiedsgerichte uitspraken.

Op 11 oktober 2007 is de geactualiseerde visie "Wonen in Rotterdam, geactualiseerde woonvisie 2007-2010" vastgesteld. Het betreft een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie over het onderwerp wonen op de korte termijn. De geactualiseerde woonvisie richt zich op acties in de huidige woningmarkt, binnen de kaders van het collegeprogramma, om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren. Hiervoor zijn concrete en praktische inspanningen en instrumenten nodig. Deze zijn vastgelegd in het "Uitvoeringsprogramma Woonvisie 2010-2014" en voor het Oude Noorden in het bijzonder, in de "Gebiedsafspraken Oude Noorden 2011-2014". De realisatie van het Bloklandblok is daarin voorzien in 2014.

Welstandsnota Rotterdam

Op 11 oktober 2012 is de Welstandsnota Rotterdam in werking getreden. Hierin is het welstandsbeleid vastgelegd; dit beleid is echter afhankelijk van de plek waar gebouwd gaat worden. Elk soort gebied heeft immers specifieke kenmerken en daardoor ook specifieke welstandsregels. In de koepelnota is dan ook onderscheid gemaakt in verschillende gebiedstypen. Daarnaast is ook in de Stadsvisie het belang van de cultuurhistorisch erfgoed en architectuur benadrukt.

Het projectgebied en de omgeving vallen binnen het welstandsniveau 'regulier' en worden getypeerd als 'niet-planmatige uitbreidingen'. Hier wordt de stedenbouwkundige structuur gevormd door gesloten bouwblokken en bestaat de bebouwing uit afzonderlijke panden met een eigen architectuur of uit een kleine serie panden met dezelfde architectuur. De hoeken van het bouwblok zijn vrijwel altijd architectonisch verbijzonderd. Uitgangspunt van het welstandsbeleid is het herkenbaar houden van de architectonische ensembles en de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur. Nieuwbouw dient dan ook aan te sluiten bij de bestaande c.q. oorspronkelijke structuur van het gebied (rooilijnen en bouwhoogtes).

Ontwikkelingsvisie Noord 2008-2014

Door de voormalige deelgemeente Noord is de Ontwikkelingsvisie Noord 2008-2014 vastgesteld. In deze visie staan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen beschreven met als doel het wonen en werken aantrekkelijker te maken. Sommige deelgebieden wil de deelgemeente juist beschermen, andere gebieden moeten worden aangepakt. Verbinden is een belangrijk thema in de ontwikkelingsvisie. Zowel de verbindingen binnen de deelgemeente Noord als de verbindingen tussen de deelgemeente en de rest van de stad dienen verbeterd te worden. De versterking van de buurtidentiteit en de verbinding van de Bloklandstraat met en over de Rotte wordt hierin expliciet benoemd. De voorgestane herstructurering maakt deel uit van de gewenste vernieuwingen in de wijk.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Bestaande situatie*

Ondanks dat de wijk relatief jong is, behoort het Oude Noorden tot de oudste stadsuitbreidingswijken van Rotterdam. De bouw van de wijk ving aan in 1877, kort nadat de Rotterdamse gemeenteraad akkoord was gegaan met het in exploitatie geven van de deelgebieden. De eerste woningen die werden gebouwd waren grotendeels van redelijke kwaliteit, latere woningen van matige tot slechte kwaliteit. Toen de wijk grotendeels voltooid was, werd de Woningwet van kracht (1901), waardoor hogere eisen werden gesteld en de woningen kwalitatief een stuk beter werden. Het Oude Noorden heeft zich daarna ontwikkeld tot een levendige multiculturele stadswijk.

In de jaren zeventig kwam in het Oude Noorden de stadsvernieuwing op gang en werden vele woningen gerenoveerd of vervangen. Daarbij zijn ook de woningen aan de Bloklandstraat onder handen genomen. De matige kwaliteit van de woningen heeft later geleid tot het besluit om het blok geheel tot herontwikkeling te brengen. De sloop is inmiddels afgerond, waardoor de locatie op dit moment braak ligt, in afwachting van nieuwbouw.



Afbeelding 3: De locatie van het Bloklandblok.

3.2

Projectbeschrijving

Zoals in de inleiding van deze onderbouwing al is aangegeven, is Woonstad Rotterdam voornemens om een deel van haar woningbestand te vernieuwen. Het projectgebied maakt deel uit van deze vernieuwingsslag. De technische staat van de eerder aanwezige woningen liet te wensen over en tevens werd niet meer voldaan aan hedendaagse woningeisen. Door de sloop van deze woningen is ruimte ontstaan voor de realisatie van 59 nieuwe grondgebonden woningen, die zijn bestemd voor zowel de vrije sector huur- als koopmarkt. Het overgrote deel van deze nieuwe woningen kan worden vergund op basis van het nu geldende bestemmingsplan 'Oude Noorden'. Alleen de zeven woningen die worden ontsloten door de Tochtstraat zijn in strijd met de bepalingen van het bestemmingsplan. Deze ruimtelijke onderbouwing is dan ook gericht op het opheffen van het planologisch strijdig gebruik ten behoeve van de realisatie van die woningen. Omdat deze woningen deel uitmaken van het Bloklandblok als geheel, wordt in deze projectbeschrijving ingegaan op de gehele ontwikkeling van dit blok.



Afbeelding 4: Impressie van de nieuwe blok met aan de oostzijde de woningen waarop deze ruimtelijke onderbouwing van toepassing is (bron: Ruoff Architecten).

In overeenstemming met de overige woonbebouwing in de omgeving, wordt een min of meer gesloten bouwblok gerealiseerd. Op het binnenterrein worden alle achtertuinen van de te realiseren woningen ontsloten. Met betrekking tot de parkeerbehoefte, zijn afspraken gemaakt over het gebruik van de wijkgarage in de Raephorststraat, direct ten noorden van het Bloklandblok. De nieuwe bewoners moeten hier verplicht een plek huren en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor het 'parkeren op straat'. Net als in de huidige situatie blijven in de openbare ruimte wel parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers.



Afbeelding 5: Impressie van gevels van het Bloklandblok (Ruoff Architecten).

De te realiseren woningen bestaan hoofdzakelijk uit drie bouwlagen, waarbij bij een deel van de woningen de derde bouwlaag met een zadeldak wordt uitgevoerd. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is dat gewoon mogelijk. Voor de woningen aan de Tochtstraat zal deze kap vanaf de straatzijde niet zichtbaar zijn, omdat deze worden voorzien van een lessenaarsdak. Vanaf de voorgevel loopt de kap dan naar de achterzijde af. De hoekpanden bestaan uit drie volledige bouwlagen en zijn plat afgedekt. Afbeelding 6 geeft een impressie van het gevelbeeld ter plaatse van de hoek Bloklandstraat/Tochtstraat.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2). Deze beleidsplannen zijn er allemaal in hoofdzaak opgericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft dan ook vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol.

Zoals aangegeven past de voorgenomen herontwikkeling van het Bloklandblok grotendeels in het vigerende bestemmingsplan. De planologische afwijking is enkel noodzakelijk voor de meest oostelijk gelegen zeven woningen. Binnen het projectgebied is een deel reeds bestemd voor woningbouw, alleen is deze te beperkt bestemd, zodat de nieuwe ontwikkeling hier niet binnen past. Twee à drie woningen zijn gelegen buiten de huidige woonbestemming en kennen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit deel van het projectgebied is circa 140 m² groot en nu reeds 100% verhard. Na realisatie zal het verhard oppervlak hier mogelijk afnemen, doordat een deel van de gronden als tuin in gebruik wordt genomen. De realisatie van de zeven woningen leidt dan ook niet tot een toename van het verhard oppervlak groter dan 500 m². Dit betekent, dat geen sprake is van een compensatieplicht.



Afbeelding 7: Het vigerende bestemmingsplan met daarop een projectie van het bouwplan.

Met betrekking tot het verwerken van het huishoudelijk afvalwater geldt, dat sprake is van vervangende nieuwbouw. Gesteld wordt, dat de bestaande riolering over voldoende capaciteit beschikt om dit water af te kunnen voeren. Het opstellen van een rioleringsplan wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Voor de nieuwe bebouwing is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Deze ruimtelijke onderbouwing wordt bij aanvang van de procedure ter toetsing aangeboden aan het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard.

4.2 Milieuzonering

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

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk. Daarnaast kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het betreft hier een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Ook gebieden die in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur liggen behoren tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap.

Uit het nu geldende bestemmingsplan "Oude Noorden" blijkt, dat op ongeveer 60 meter van de woningen die binnen het projectgebied zijn voorzien, een onderwijsinstelling is toegestaan. Voor onderwijsinstellingen geldt op grond van de VNG-uitgave een richtafstand van 30 meter, waarmee dus ruimschoots wordt voldaan aan de afstand. Daarnaast is in de omgeving een aantal panden voorzien van een gemengde bestemming, waarbij op de begane grond detailhandel en/of bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 2 zijn toegestaan. Voor deze bedrijven geldt op grond van de VNG-uitgave ook een maximale hindercontour van 30 meter. Aangezien de woningen zich allemaal op een afstand van minimaal 125 meter bevinden, vormen deze inrichten geen belemmering. Onder de woningen aan de Raephorststraat is een parkeergarage aanwezig. Op grond van de VNG-uitgave geldt voor dergelijke inrichtingen een richtafstand van 30 meter. De voorziene woningen zijn gesitueerd op een afstand van 12 meter. Omdat het hier een besloten parkeergarage betreft – deze wordt alleen gebruikt door

bewoners van de wijk – en direct boven en naast de ingang van de garage al woningen bevinden, wordt deze korte afstand als acceptabel beschouwd. Overschrijding van de eisen uit het Activiteitenbesluit is dan ook niet te verwachten. Daarnaast zullen de toekomstige bewoners van de voorziene woningen ook gebruik maken van deze parkeergarage. Geconcludeerd wordt, dat de vergunde rechten van deze bedrijven niet wordt aangetast. Ook het woon- en leefklimaat blijft onveranderd.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet geluidhinder onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Wegverkeerslawaaï

De voorgenomen realisatie van 7 woningen leidt tot de bouw van geluidsgevoelige objecten. Deze objecten zijn gelegen binnen de toetsingszone van een zoneplichtige weg, te weten de Zaagmolenstraat, wat betekent dat op grond van de Wet geluidhinder het uitvoeren van een onderzoek naar het aspect 'wegverkeerslawaaï' aan de orde is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek¹ tevens een aantal omliggende 30km/h wegen meegenomen, hoewel deze niet-zoneplichtig zijn: Bloklandstraat, Tochtstraat en Raephorststraat. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens SRMII conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012.

Opgemerkt wordt, dat de rijksweg A20 niet in het akoestisch onderzoek is meegenomen. Deze zoneplichtige weg is op een afstand van circa 615 meter van het projectgebied gelegen, waardoor de bij deze weg behorende toetsingszone van 600 meter net niet binnen het projectgebied valt. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is daarom niet noodzakelijk. Daarnaast wordt gesteld, dat gezien de afstand tussen de woningen en de rijksweg, de aanwezigheid van een geluidscherm en de overige afschermende bebouwing geen sprake zal zijn van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Zaagmolenweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. De hoogst berekende belasting bedraagt namelijk 31 dB. Het treffen van maatregelen en/of het verkrijgen van een ontheffing is niet noodzakelijk. De Wet geluidhinder vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Voor de beschouwde 30 km/h-wegen geldt, dat de maximale geluidbelasting is berekend op 56 dB. Deze wegen vormen dan ook het maatgevende geluidsniveau. Indien toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder mogelijk was, zou de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden. Gesteld wordt, dat de berekende geluidsbelasting dan ook als acceptabel beschouwd kan worden en dat ter plaatse van de woningen een acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden.

¹ Greten Raadgevende Ingenieurs, Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï project Bloklandblok te Rotterdam (Rakv415aaA0.fa, 14-08-2014).

Railverkeerlawaaï

Ten noorden van het projectgebied is de spoorlijn Rotterdam - Gouda gelegen. Rondom deze spoorlijn geldt op basis van de vastgestelde geluidproductieplafonds een toetsingszone van 600 meter. De meest noordelijk voorziene woning is op een afstand van 680 meter van de as van deze lijn gelegen. Op grond van de Wet geluidhinder is toetsing aan de grenswaarden niet noodzakelijk, echter is in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek wel aandacht besteed aan deze bron.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat de maximale geluidbelasting vanwege het spoorverkeer op de lijn Rotterdam - Gouda ten hoogste 48 dB bedraagt. Deze waarde is ruim lager gelegen, dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Gesteld wordt, dat het railverkeerlawaaï ter hoogte van het projectgebied niet leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat. Het treffen van maatregelen is dan ook niet noodzakelijk.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn 59 woningen voorzien. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook als *niet in betekenende mate* beschouwd. Omdat de geplande woningen ook op gepaste afstand zijn gelegen van wegen met hoge verkeersintensiteiten, liggen de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over het projectgebied. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Planbureau voor de Leefomgeving in 2013 gelegen tussen de 22 en 24 µg/m³ respectievelijk tussen de 33 en 38 µg/m³. De concentratie PM₁₀ blijft in 2025 onveranderd; voor NO₂ is deze gelegen tussen 25 en 30 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen en geen overschrijding plaatsvindt. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

In de directe omgeving van het bestemmingsplangebied is volgens de risicokaart² een aantal risicobronnen gelegen. Het gaat hierbij zowel om stationaire als om mobiele bronnen. De dichtstbijzijnde stationaire bron is gelegen op een afstand van zo'n 275 meter van het projectgebied en betreft een autobedrijf aan de Soetendaalsekade 45. Hier is een 5.000 liter grootte benzinereservoir aanwezig. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter en ook het invloedsgebied strekt zich niet uit over het projectgebied. Gesteld wordt, dat deze risicobron geen belemmering vormt.

Op ongeveer 590 meter ten noorden van het projectgebied is de dichtstbijzijnde mobiele risicobron gelegen, te weten de rijksweg A20, wegvak Z125 (Afslag 14 Rotterdam Centrum - Terbregseplein). De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt hier 11 meter; ook is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Gezien de afstand van de rijksweg tot aan het projectgebied, vormen deze contouren geen belemmeringen.

Volgens de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelden op een afstand van 200 meter of meer van een transportroute geen ruimtelijke beperkingen. Ook in de ontwerp tekst van het Besluit transportroutes externe veiligheid wordt een invloedsgebied van 200 meter gehanteerd. Hieruit kan geconcludeerd worden, dat toevoeging van personen op een afstand van meer dan 200 meter geen wezenlijke verandering van het groepsrisico oplevert. Omdat het plangebied op een afstand van circa 590 meter van de rijksweg A20 is gelegen en het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zal toenemen, kan gesteld worden dat nader onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg niet noodzakelijk is.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat geen van de risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, is het projectgebied wel gelegen binnen het invloedsgebied van zowel de rijksweg A20 als de spoorlijn Rotterdam - Utrecht. Het plan is derhalve gedurende het wettelijk vooroverleg in het kader van artikel 3.12 lid 5 Wabo, voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Zij hebben aangegeven dat geen sprake is van relevante externe veiligheidsaspecten. Desondanks wordt geadviseerd een aantal maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en

² www.risicokaart.nl

ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Ter plaatse van het Bloklandblok is een historisch bodemonderzoek³ uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat diverse bodemverdachte aspecten aanwezig zijn, waaronder ook op de locatie van het bij deze ruimtelijke onderbouwing behorende projectgebied. Daarop heeft een aanvullend⁴ en nader⁵ bodemonderzoek plaatsgevonden, op basis waarvan geconcludeerd is dat sprake is van een dusdanig sterke bodemverontreiniging met PAK, metalen en 'asbestspots' dat sprake is van een saneringsplicht. Ontgraving van de grond ten behoeve van deze sanering zal vooruitlopend op de start van de bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de bodemkwaliteit de realisatie van de woningen niet in de weg staat.

4.7 Archeologie

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Het projectgebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een hoge archeologische verwachting toegekend. De hoge verwachting heeft te maken met de mogelijke aanwezigheid van een historisch dijktracé in de ondergrond. Conform het vigerende bestemmingsplan 'Oude Noorden' geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 2,50 meter beneden NAP en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 100 m². De grondroerende werkzaamheden bestaan uit sanering - door middel van ontgraving en aanbrengen van een leeflaag - en nieuwbouw, waarbij de kanttekening moet worden geplaatst dat de ontgraving

³ BOOT, Historisch bodemonderzoek, P12-0609-002 (22 januari 2013).

⁴ BOOT, Verkennend /aanvullend bodemonderzoek en asbestonderzoek, P12-0609-007 (19 september 2013)

⁵ BOOT, Nader bodemonderzoek asbest, P12-0609-144 VS3 (4 maart 2014)

ten behoeve van de sanering reeds is uitgevoerd. De ontgraving heeft hierbij de natuurlijke sequentie niet bereikt; deze bleef binnen de op de locatie aanwezige ophooglaag.

Het totale oppervlak van de projectlocatie is 6.000 m². De nieuwbouw wordt gefundeerd op heipalen. Van de nog uit te voeren grondroerende werkzaamheden, ophogen en heien, overschrijden alleen de heiwerkzaamheden de marges van het bestemmingsplan. Het te verwachten heipalenplan is niet intensief. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) acht de kans klein dat door het heien archeologische waarden in die mate worden verstoord dat eventueel toekomstig onderzoek niet meer mogelijk is. In verband hiermee acht het BOOR een archeologisch vooronderzoek op de planlocatie niet noodzakelijk.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit een uitgevoerde quickscan⁶ blijkt, dat het projectgebied is gelegen middenin de bebouwde kom van Rotterdam en op ruime afstand van Natura 2000-gebieden. Doordat de ingrepen plaatsvinden te midden van reeds aanwezige bebouwing en relatief beperkt van aard zijn, zijn effecten op beschermde gebieden dan ook op voorhand uitgesloten.

Soortbescherming

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

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat in de huidige situatie geen sprake is van beschermde plantensoorten. Het voorkomen van bedreigde en strikter beschermde soorten is uitgesloten.

Voor beschermde fauna had het projectgebied wel enige betekenis, maar dat volgt uit het feit dat de quickscan aanvankelijk is uitgevoerd in het kader van de sloop van de bebouwing. In dat kader heeft ook een aanvullend onderzoek plaatsgevonden⁷. Uit dat onderzoek is geen belang voor vleermuizen gebleken wat betreft verblijfplaatsen. Aangrenzend aan het plan zijn wel verblijfplaatsen aanwezig. Er is enig belang als foerageergebied, maar op het totale leefgebied is dit niet van wezenlijk belang. Wel is een belang gevonden voor Huismus en Gierzwaluw in de vorm van vaste nestplaatsen. De nestplaatsen zijn strikt beschermd en zijn door de reeds uitgevoerde sloop verloren gegaan. Er is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld dat deel

⁶ Bureau Blijerveld, Flora- en faunaonderzoek "Bloklandstraat Rotterdam" (2 april 2013).

⁷ Bureau Blijerveld, Vleermuizenonderzoek "Bloklandstraat Rotterdam" (27 september 2013).

uitmaakt van de bijlage. Zo zijn in de omgeving van de gesloopte woningen nestkasten voor deze vogelsoorten opgehangen.

De sloop is reeds voltooid. Het projectgebied is momenteel braakliggend, waarbij de aanwezigheid van (strikte) beschermde soorten met grote zekerheid kan worden uitgesloten. De nu te realiseren nieuwbouw heeft dan ook geen negatieve invloed.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde quickscan flora en fauna wordt geconcludeerd, dat de Flora- en faunawet geen belemmering vormt voor realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

4.9

Duurzaamheid

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 duurzaam bouwen- principes en de energieprestatie eisen.

Rotterdam streeft naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam. Hierin wordt ingegaan op opgaven zoals het verminderen van de CO₂-uitstoot, het bevorderen van de energie-efficiëntie en het groener maken van de stad. In dit Programma worden tien opgaven genoemd voor de periode 2010-2014.

Het bestuur van Woonstad Rotterdam, ontwikkelaar van het project, heeft de ambities op het vlak van duurzaamheid vastgesteld in november 2012 ('Duurzaamheid bij Woonstad Rotterdam', ambitie en routekaart). Daarin wordt gesteld dat nieuwbouwwoningen vaak meer mogelijkheden bieden om te sturen op duurzaamheid dan bestaande woningen. Woonstad gebruikt de duurzaamheidstool *GPR gebouw* (oorspronkelijk: Gemeentelijke Praktijk Richtlijn voor duurzaam bouwen) om nieuwbouw- en transformatieprojecten vooraf en achteraf te meten op de duurzaamheidsschaal die bestaat uit de aspecten: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Woonstad Rotterdam heeft uitgesproken dat vanaf 2013 alle nieuwbouw- en transformatieprojecten voldoen aan een hogere duurzaamheidsambitie dan het Bouwbesluit. Dit wordt bereikt door alle nieuwe projecten vooraf door te rekenen met voornoemde duurzaamheidstool en te zorgen dat de score op de duurzaamheidsschaal gemiddeld een 7 is. Bij sloop/nieuwbouw en renovatie wordt duurzaam omgegaan met sloop- en restmateriaal. Daarbij worden afspraken gemaakt met de toeleveranciers, opdat materialen zoveel als mogelijk worden hergebruikt.

Naast bovenstaande hanteert Woonstad Rotterdam tevens een technisch programma van eisen voor nieuwe ontwikkelingen met een aparte paragraaf over duurzaam bouwen. Hierbij hoort een checklist, die per project moet worden ingevuld en een handvat biedt om de doelen op projectniveau te formuleren. Belangrijk item hierbij is dat duurzaam bouwen ook een garantie biedt voor duurzaam onderhouden/exploiteren.

Voor het project "Bloklandblok" is gekozen voor nieuwbouw, omdat de 'oude' (gesloopte) woningen technisch slecht waren en woontechnisch ook geen toekomstwaarde hadden. Ten opzichte van de reeds gesloopte bebouwing ontstaan dan ook meer energiezuinigere woningen. Deze moeten namelijk voldoen aan moderne eisen qua energieprestatie, waarmee tevens minder CO₂ wordt uitgestoten. Woonstad Rotterdam heeft daarnaast een raamovereenkomst afgesloten met Nuon en Eneco. Alle nieuw te bouwen woningen worden aangesloten op restwarmte (stadsverwarming). Daarmee wordt voldaan aan de punten 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam.

Ook de herontwikkeling van het projectgebied zelf kan gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze herontwikkeling wordt voor langere tijd zekerheid geboden inzake de gebruiksmogelijkheden van de gronden in het gebied. Daarnaast vindt een bredere differentiatie van woningen plaats, waarmee de leefbaarheid in de stad wordt vergroot. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan punt 10 (duurzame gebiedsontwikkeling) uit het Programma Duurzaam. Andere investeringen op het gebied van duurzaamheid die nog kunnen worden genomen, zijn het gebruik van duurzame materialen en het creëren van groene gevels. Daarnaast kunnen ook de eindgebruikers van het pand zelf hun woning naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk inrichten. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van zonnepanelen, het toepassen van waterbesparende kranen en dergelijke.

4.10 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.-(beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.- beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Voor deze ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is één activiteit gevonden die mogelijk m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, te weten:

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

Met de mogelijkheid tot realisatie van zeven woningen blijft de voorgenomen ontwikkeling ruim onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder andere om

cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r(-beoordeling) niet noodzakelijk is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de exploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Voor de voorgenomen ontwikkeling is Woonstad Rotterdam de initiatiefnemer en daarmee drager van de kosten met betrekking tot het bouwrijp maken van de grond en de realisatie van de woningen. Wel zijn gemeentelijke gelden beschikbaar gesteld ten behoeve van de saneringskosten. De gemeente vervult voorts enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet daarop wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

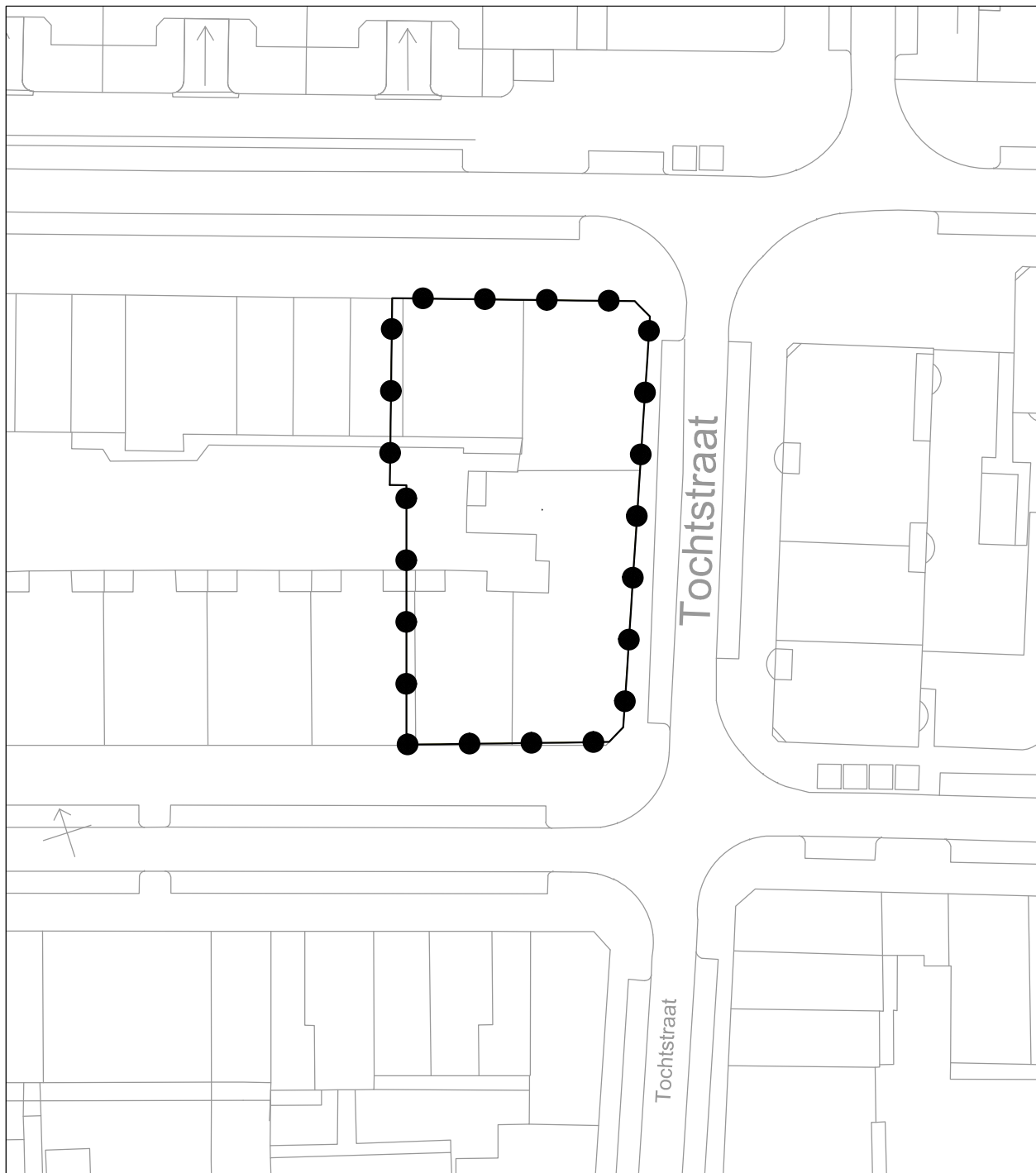
5.2 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.12 lid 5 Wabo dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit, overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast met de behartiging van belangen die bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Daarop is van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en KPN een formele reactie ontvangen. Alle partijen hebben aangegeven tegen de beoogde ontwikkeling geen bedenkingen te hebben. KPN heeft verzocht in het kader van de realisatie nader met hen in overleg te treden ten aanzien van de kabels en leidingen. Aan dit verzoek zal gehoor worden gegeven.

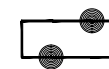
6. CONCLUSIE

De realisatie van zeven woningen binnen het projectgebied betreft een herontwikkeling op een locatie waar reeds lange tijd woningen aanwezig zijn geweest. Het gaat dan ook feitelijk om vervangende nieuwbouw. Het voornemen maakt deel uit van gemeentelijke woningbouwafspraken en past daardoor uitstekend binnen het gemeentelijk beleid. Daarnaast vertoont de voorgenomen ontwikkeling evenmin strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om zeven woningen binnen het projectgebied op te richten en te gebruiken. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie van het project worden gestart.



VERKLARING



Projectgebied

project:

Bloklandblok

gemeente:

Rotterdam

fase:

Omgevingsvergunning

opdrachtgever:

Woonstad Rotterdam

datum : 26 november 2014

Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)



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

