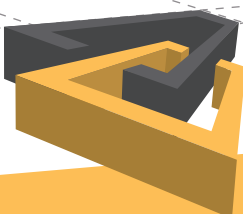


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

HULSTKAMPGEBOUW

APPARTEMENTEN



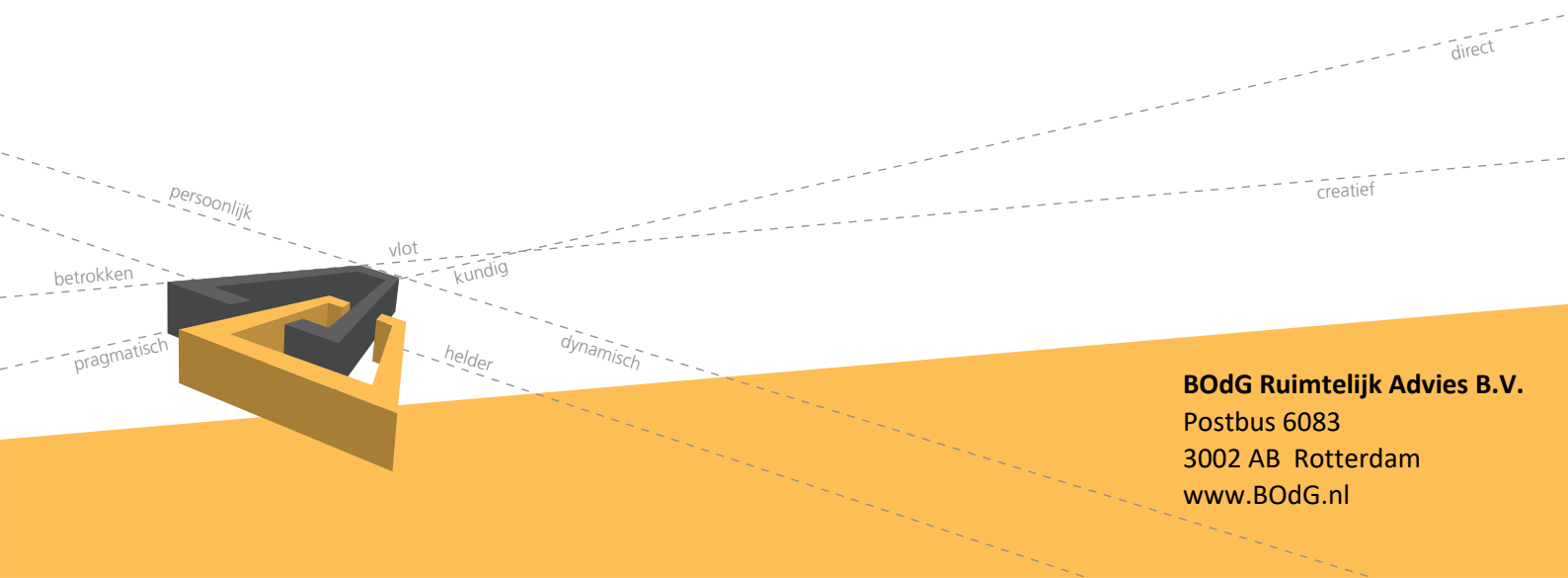
5 april 2017

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

HULSTKAMPGEBOUW

APPARTEMENTEN

Datum	5 april 2017
In opdracht van	V8 architects, 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	8
1.4 Procedure	9
2. BELEIDSKADER.....	11
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	12
2.3 Gemeentelijk beleid.....	12
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	14
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	17
3.1 Omgeving en huidig gebruik	17
3.2 Projectbeschrijving	19
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	21
4.1 Water	21
4.2 Milieuzonering	22
4.3 Geluid.....	23
4.4 Luchtkwaliteit	24
4.5 Externe veiligheid	25
4.6 Bodem.....	27
4.7 Archeologie	28
4.8 Cultuurhistorie	29
4.9 Flora en fauna	30
4.10 Duurzaamheid.....	30
4.11 Milieueffectrapportage	31
5. UITVOERBAARHEID	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Vooroverleg ex artikel.....	33
6. CONCLUSIE	35

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

1. INLEIDING

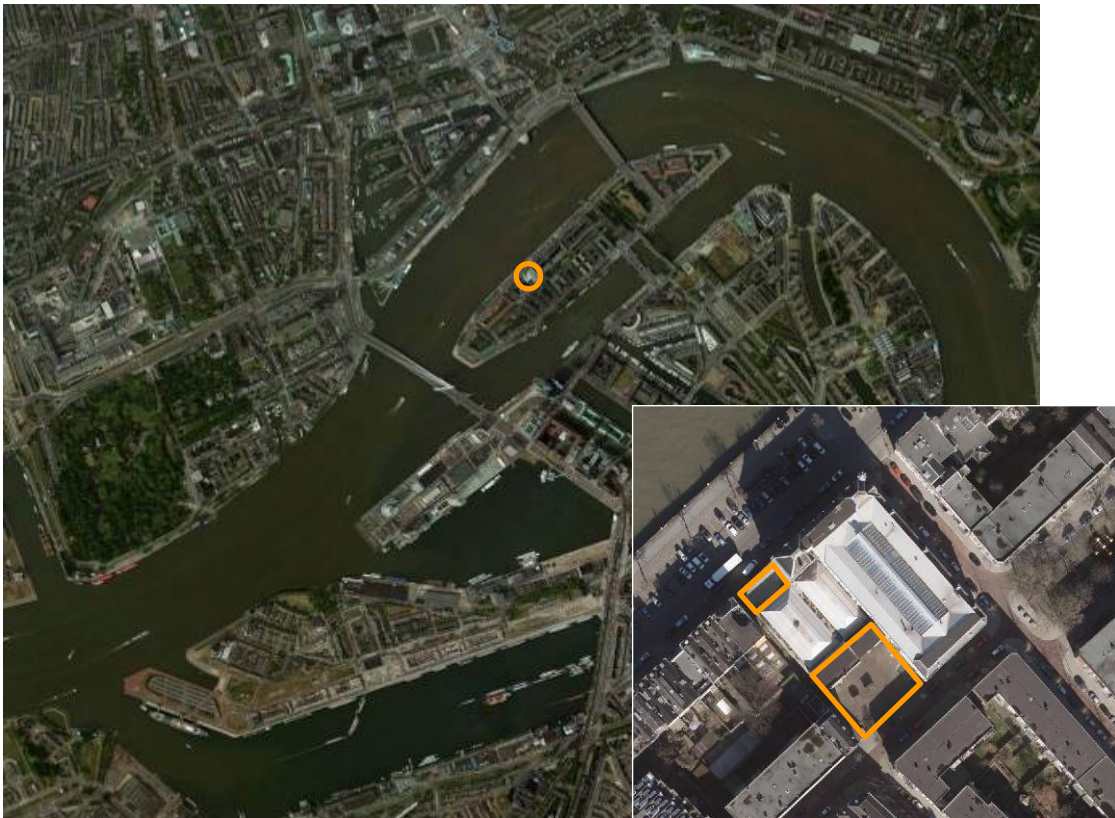
1.1 *Aanleiding*

De eigenaar van het pand Maaskade 125/126 – behorende tot het op het Noordereiland gelegen monumentale Hulstkampgebouw – is van plan om een deel van de bestaande bebouwing te herontwikkelen tot woningen. Het betreft het meest westelijk deel dat niet behoort tot het Rijksmonument. Het Hulstkampgebouw zelf zal ongewijzigd blijven. Gelijktijdig met de herontwikkeling en uitbreiding van dit deel, is aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat de toevoeging voorzien van een nieuw woongebouw. Beide locaties zijn in eerste instantie bedoeld voor expats.

Om het project te kunnen realiseren, dient met een omgevingsvergunning van het geldende bestemmingsplan afgeweken te worden. De beoogde ontwikkeling is immers in strijd met de bouw- en gebruiksregels van het nu geldende bestemmingsplan “Noordereiland”. Dit document dient daartoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen aan de noordzijde van het Noordereiland en bestaat feitelijk uit twee delen: een deel aan de Maaskade en een deel aan de ten zuiden hiervan gelegen Burgemeester Hoffmanstraat. Laatstgenoemde deel is thans een volledig verhard en met een hek afgesloten terrein dat toegang biedt tot de gebruikruimte van een hier gevestigd cateringsbedrijf. Aan de zijde van de Maaskade betreft het projectgebied een deel van de bestaande bebouwing op het adres Maaskade 125/126. Die bebouwing is in de jaren twintig van de vorige eeuw als éénlaagse uitbreiding van het Hulstkampgebouw gerealiseerd ter plaatse van een toenmalig ‘gat’ in de gevel.



Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied op het Noordereiland (links) en in de directe omgeving (inzet).

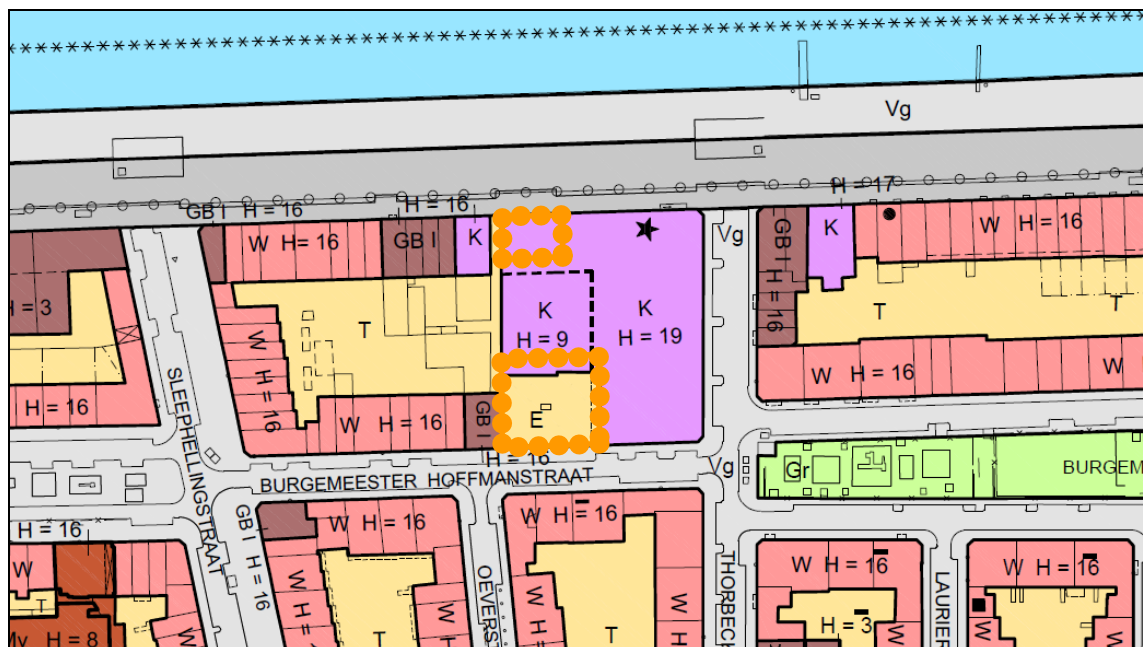
Vigerend bestemmingsplan

Voor de locatie is het bestemmingsplan "Noordereiland" het geldende juridisch-planologisch kader. Dit plan is op 16 december 2010 door de Rotterdamse gemeenteraad vastgesteld. Het plan is onherroepelijk sinds 18 maart 2011.

Ter plaatse van het projectgebied (zie afbeelding 2) zijn de bestemmingen ‘Kantoor’ en ‘Verkeer - Erf’ van toepassing. Binnen de kantoorbestemming zijn uitsluitend kantoren toegestaan, tot een maximale bouwhoogte van 19 meter. Binnen deze bestemming is tevens voorzien in een aanduiding “horeca toegestaan”, maar in de voorschriften is bepaald dat deze alleen van toepassing is op het adres Maaskade 120. Het projectgebied beperkt zich aan deze zijde echter tot het adres Maaskade 125/126.

Daar waar de bestemming 'Verkeer - Erf' van toepassing is, betreft het de gronden aan de Burgemeester Hoffmanstraat. Deze gronden zijn bedoeld voor de ontsluiting van de aanliggende bebouwing, voor parkeren, groenvoorzieningen en waterlopen. Verder zijn hier uitstekende bouwdelen toegestaan die zijn toegelaten op grond van een aangrenzende bouwbestemming. Op de gronden mag niet worden gebouwd, behoudens in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals carports, fietsenrekken en erfafscheidingen.

Voor het gehele Noordereiland, en daarmee dus ook voor het projectgebied, geldt tevens de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Deze dubbelbestemming is bedoeld ter bescherming van de archeologische monumentenzorg en heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunningen voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) die dieper reiken dan 3 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak beslaan dat groter is dan 200 m². Indien hiervan sprake is, is een archeologisch onderzoek noodzakelijk.



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

Ter plaatse van het projectgebied staan de geldende bestemmingen de realisatie van woningen niet toe. Het bestemmingsplan bevat ook geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan deze wel gebouwd kunnen worden.

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 locatie gebonden 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 om de woningen te kunnen realiseren. 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 met de aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw.

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.

Naast de in het Barro opgenomen nationale belangen 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.

Conclusie

De beoogde realisatie van woningen heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is in overeenstemming met de structuurvisie en het Barro. In artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt een stedelijke ontwikkeling omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". De ontwikkeling is hieronder te scharen, zodat toetsing aan het beleid omtrent duurzame verstedelijking aan de orde is. Hiervoor wordt verwezen naar § 2.4.

2.2 *Provinciaal beleid*

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

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 hier deel van uit, waarbij in 2016 een actualisatieslag in de Verordening en het Programma 'Ruimte' hebben plaatsgevonden. 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.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord, dat operationeel wordt vertaald in het Programma Ruimte. Het projectgebied wordt hierbij geheel aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Dit wordt gedefinieerd als 'het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Voor het BSD is één van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Dit krijgt invulling door verdichting, herstructurering en (binnenstedelijk) transformatie. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten daarbij primair plaatsvinden binnen het BSD.

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Zo is in artikel 2.1.1 vastgelegd, dat bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling voldaan moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt beoogd om binnen het projectgebied een deel van een bestaand pand te transformeren en uit te breiden. Daarnaast wordt een aantal woningen toegevoegd in een op eigen terrein nieuw op te richten gebouw. De voorgenomen herontwikkeling vindt plaats in bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Daarvan is hier sprake. Omdat sprake is van een stedelijke ontwikkeling, is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking aan de orde. Hiervoor wordt verwezen naar § 2.4.

2.3 *Gemeentelijk beleid*

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie.

Ter versterking van de economische structuur zijn drie kernbeslissingen geformuleerd:

1. Kennis en innovatie: een stad die wil blijven meespelen op de wereldmarkt, biedt een goed vestigingsklimaat aan bedrijven. Belangrijke aspecten van een dergelijk klimaat zijn voorwaarden die voortdurende innovatie mogelijk maken en stimuleren. Wil Rotterdam een innovatief vestigingsklimaat scheppen, dan moet de stad

transformeren van een werkstad naar een kennisstad. Deze transformatie is al volop gaande.

2. Voorzieningen en vrije tijd: het is van belang om het aantal bezoekers aan de stad en de verblijfsduur te vergroten. Rotterdam zet dan ook in op de verdere versterking van vrijetijdsvoorzieningen. Hierdoor wordt de stad ook voor bewoners aantrekkelijker en afwisselender.
3. Ruimte voor bedrijvigheid: in Rotterdam gaat het om een grote verscheidenheid aan type bedrijfslocaties voor specifieke doelgroepen. Het is van belang om de belangrijkste en grootste vestigingslocaties beter te profileren en voldoende ruimte te creëren voor de betreffende doelgroepen.

In de Stadsvisie zijn op basis van effectmeting dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden die prioriteit verdienen bij de uitvoering. Het projectgebied maakt hiervan geen deel uit. Wel wordt met betrekking tot de wijken rondom de binnenstad gesteld, dat stimulatie van gentrification een belangrijke strategie is. Gentrification draagt namelijk bij aan de gewenste aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonstad en voor Rotterdammers die houden van het experimentele, pluriforme milieu van binnenstedelijke randzones. Door een mix van verschillende groepen stedelingen in een wijk, wordt de aantrekkingskracht van de wijk vergroot. Om gentrification te stimuleren is het van belang de openbare buitenruimte goed te beheren en het eigen woningbezit te verhogen. Kleinschalige herstructurering kan hierbij een positieve bijdrage leveren. Ondanks dat het Noordereiland niet specifiek als gentrificationgebied is aangewezen, kan dit beleid hierop wel worden geprojecteerd; het betreft immers een locatie in de schil rondom de binnenstad. Ook voor het Noordereiland geldt, dat de ontwikkeling van deze locaties en het stimuleren van eigen woningbezit een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid van het gebied.

Gebiedsvisie Noord 2011-2014

Op basis van de pijlers 'fysiek', 'economie', 'sociaal' en 'veilig' wordt in de Gebiedsvisie Noord de gewenste ontwikkelingsvisie voor de wijk Feijenoord, de Kop van Zuid(-Entrepot), Katendrecht en het Noordereiland weergegeven. Deze visie dient als raamwerk om de samenhang tussen verschillende plannen te waarborgen. Tegelijkertijd wordt hiermee duidelijkheid en inzicht gegeven aan bewoners, wijkpartijen en andere betrokkenen.

Het Noordereiland kent een mix aan leefstijlen. Het woonmilieu is steeds meer stedelijk georiënteerd en trekt net als op Katendrecht creatieve, ondernemende mensen aan. Daarnaast is er op de kleine schaal van het eiland toch een groot verschil in beleving van het woonmilieu en in leefstijl tussen de bevolkingsgroepen. De mix functioneert goed, maar om meer binding met het eiland en tussen de verschillende groepen te krijgen, kan de kwaliteit van de buitenruimte en aanbod aan voorzieningen verbeterd worden. Daarmee kan het eiland dan ook beter op de kaart worden gezet voor bezoekers aan de stad, als uniek cultureel en historisch stukje Rotterdam.

De Gebiedsvisie Noord ziet toe op het behoud en de versterking van de huidige kwaliteiten. Hierbij zijn de volgende elementen leidend: het maritieme karakter van de kades, de sterke uitstraling van de oorspronkelijke negentiende-eeuwse bebouwing, de groene en rustige karakteristiek rond het Burgemeester Hoffmanplein en de kleinschalige menging van wonen en werken. Voor het Noordereiland zijn kansen weggelegd voor 'rustig stedelijke woonmilieus'. Binnen de strategie aantrekkelijke woonstad is er ruimte voor opwaardering en kleinschalige herstructurering in delen van de wijk. Belangrijk hierbij is rekening te houden met de toename

van het aantal duurdere woningen en het blijven bestaan van een goedkope woningvoorraad waarbinnen veel doorstroming plaatsvindt. De kans bestaat anders dat een tweedeling binnen de wijk(en) ontstaat. Dit moet worden vermeden door alert te zijn op een goede mix van huur- en koopwoningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en voor alle bewoners aantrekkelijke buitenruimte.

Het Noordereiland fungeert als het ware als voorloper voor waar ook in de overige Centrumrandwijken naar gestreefd wordt: een dynamisch en afwisselend palet van activiteiten trekt specifieke en nieuwe typen bewoners aan, wat een goede aanvulling geeft op de bestaande bevolkingssamenstelling.

Welstandsnota Rotterdam

Het welstandsbeleid is op 11 oktober 2012 door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Welstandsnota Rotterdam'. Deze nota is een geactualiseerde versie van de 'Koepelnota Welstand Rotterdam' uit 2004 die hiermee is komen te vervallen. Op de kaart 'Welstandsniveau's' behorende bij deze nota is aangegeven welk welstandsregiem van toepassing is: vrij, regulier of bijzonder.

Het projectgebied valt binnen het welstandsregiem 'bijzonder/beschermd stadsgezicht' en binnen het gebiedstype 'rivierlocaties'. De aanwijzing als beschermd stadsgezicht kent het Noordereiland sinds 2008. De aanwijzing omvat het gehele eiland, inclusief de Koninginnebrug en de voormalige spoorbrug 'De Hef'. Het doel van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is om de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied te behouden en te onderkennen bij verdere ontwikkelingen in het gebied. Deze aspecten worden meegenomen bij de beoordeling van het bouwplan.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en van de welstandstoets is het in stand houden van de bijzondere (historische) kwaliteit van het Noordereiland. Daarnaast wordt gestreefd naar herstel van het oostelijke deel en de samenhang van openbare ruimte en bebouwing.

Conclusie

De voorgenomen realisatie van woningen past binnen de visie van de gemeente. Het projectgebied kan worden beschouwd als één van de kleinere projecten waarin het beleid uit de Stadsvisie wordt toegepast.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij de ladder voor duurzame verstedelijking is sprake van de navolgende toetsingstreden:

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

Gezien de aard van de beoogde ontwikkeling wordt hieronder per trede een nadere motivering gegeven.

Trede 1: behoeftevraag

De beoogde afwijking van het bestemmingsplan maakt een binnenstedelijke herontwikkeling mogelijk, waarbij wordt voorzien in toevoeging van 28 woningen. Hoewel het gaat om woningen voor een specifieke doelgroep (expats) en op basis van marktkennis van de

initiatiefnemer gesproken kan worden van voldoende behoefte, zullen de woningen in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking worden beschouwd als ‘normale’ woningen. De woningen kunnen immers ook op die wijze in de markt worden gezet. Door het aanbod af te zetten tegen de actuele vraag, kan worden vastgesteld of sprake is van voldoende behoefte aan deze ontwikkeling. Daarbij is gebruik gemaakt van de meest actuele provinciale Woningbehoefteraming: WBR2013. Deze prognose is bedoeld als kwantitatieve basis voor het woningbouwbeleid en geeft de verwachte huishoudensontwikkeling weer op basis van de eigen behoefte, ofwel een “binnenlands migratiesaldo nul” per gemeente. Op basis van deze raming moet de gewenste woningvoorraad in de gemeente Rotterdam met maar liefst 23.088 woningen stijgen tussen 2016 en 2026.

Het totale planaanbod binnen de gemeente Rotterdam voorziet in diezelfde periode in 22.469 woningen¹. Het planaanbod is daarmee dus lager dan de meest recente behoefteraming. Daar komt bij dat binnen dit aanbod zowel harde plannen, waarbij reeds sprake is van een onherroepelijke status, als zachte plannen zijn meegerekend. Laatstgenoemde betreffen ontwikkelingen waarvan de realisatie aannemelijk wordt geacht, maar waarvoor een ruimtelijke procedure nog doorlopen moet worden. Voor de ladder voor duurzame verstedelijking zijn deze zachte plannen niet relevant, er hoeft alleen gekeken te worden naar de plannen met een reeds onherroepelijke status.

In een woningmarktanalyse² uit november 2013 (voormalige stadsregio) wordt geconcludeerd dat het beoogde type woningen, vallend binnen het segment ‘Stedelijk Exclusief’, aansluit op de behoefte. Daarnaast biedt het ‘Hart van Rotterdam’, waaronder ook het Noordereiland is te rekenen, woonmilieus die op regionale schaal gewild en soms zelfs uniek zijn.

Op grond hiervan wordt gesteld dat de voorgenomen herontwikkeling voldoet aan de eerste trede van de ladder.

Trede 2: hergebruik bestaand stedelijk gebied / bestaande bebouwing

Realisatie van de woningen leidt niet tot een nieuw ruimtegebruik. Het projectgebied is immers gelegen in bestaand stedelijk gebied, waarmee wordt voldaan aan de tweede trede van de ladder.

Trede 3: optimale inpassing en bereikbaarheid

Uit trede 2 blijkt, dat de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied niet leidt tot nieuw ruimtebeslag. Toetsing aan de derde trede is daarom niet meer aan de orde.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de voorgenomen herontwikkeling voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

¹ Bron: Stadsontwikkeling, gemeente Rotterdam, peildatum 1 september 2015.

² <http://stadsregio.nl/system/files/wma-bestanden/Woningmarktanalyse%20stadsregio%20Rotterdam,%20november%202013.pdf>

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 *Omgeving en huidig gebruik*

3.1.1 *Het Noordereiland*

Rotterdam-Zuid bestond oorspronkelijk uit een door riviertakken en krekens doorsneden eilandenrijk. Het gebied had een wisselend uiterlijk als gevolg van de constante invloed van zowel zee- als rivierwater. Door de aanleg van de Oost- en Westzeedijk begin 13^e eeuw konden de gronden *op Noord* steeds verder ontgonnen worden, terwijl *op Zuid* het inmiddels ontgonnen en bedijkte veenlandschap rond 1373 weer prijsgegeven moest worden aan het water. Zee en rivieren hebben vervolgens anderhalve eeuw lang een dikke laag klei en zand afgezet, waardoor het nog aanwezige veen samengeperst werd tot een zeer dun laagje. Vanaf hogere gebieden werden de ondergelopen gronden gestaag teruggewonnen, waardoor een verbrokkeld stelsel van kommen ontstond. Pas in 1580 werden eindelijk ook op Zuid de dijken geconsolideerd. In de loop van de 17^e eeuw en het begin van de 18^e eeuw werd het grondgebied dat behoort tot Feijenoord stukje voor stukje bedijkt.

De eerste plannen voor planmatige stads- en havenuitbreiding werden rond 1830 ingediend, waarbij het traject moeizaam verliep. Begin 1865 werd besloten tot de bouw van een spoorwegviaduct en kregen plannen voor uitvoering meer draagvlak. Uitgangspunten in deze plannen waren de nieuwe spoor- en waterwegen waarop moderne havenfaciliteiten moesten aansluiten. In samenwerking met De Michaelis (Staatsspoorwegen) ontwierpen Rose en Van der Tak in 1868 een korter kanaal door de noordpunt van Feijenoord. Deze Noorderhaven (later Koningshaven) sneed het topje van Feijenoord los: het Noordereiland.



Afbeelding 3: Ligging van het Noordereiland op Zuid (oranje omkaderd).

Het Noordereiland ontwikkelde zich eind 19^e eeuw vooral tot woonlocatie. Het eiland werd gestructureerd door twee dwarsassen: de spoorlijn en daarnaast de verkeersverbinding tussen noord en zuid via de Van der Takstraat, Koninginnebrug en de oude Willemsbrug. De lengteas midden in het eiland werd verbijzonderd door twee pleinen. Aan het water werd aan de Maaskade en Prins Hendrikkade een schil van woonbebouwing gepositioneerd. Deze hoofdelementen werden door dwarsstraten verbonden.

Tijdens de eerste vier dagen van de Tweede Wereldoorlog lag het Noordereiland in de frontlinie. Door oorlogshandelingen gingen meer dan 600 woningen verloren. Het "Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam" (1946) voorzag in vervangende nieuwbouw van de verwoeste bouwblokken, binnen het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. Daarnaast werd een nieuwe verkeersbrug over de Maas geprojecteerd. Deze nieuwe Willemsbrug zou in een rechte lijn vanaf de rechter Maasoever worden doorgetrokken over de Koningshaven en aansluiten op de Oranjeboomstraat. Uiteindelijk is deze brug niet gebouwd; wel kwamen nieuwe bouwblokken tot stand. Deze bouwblokken zijn grotendeels vormgegeven in een typerende wederopbouwstijl, maar sluiten in vorm, materiaalvoering en bouwhoogte vrij goed aan bij de bestaande bebouwing en de vroegere verkaveling.

3.1.2 *Huidige bebouwing en gebruik*

Het projectgebied bevindt zich direct ten westen van het Hulstkampgebouw, maar kan door zijn verbondenheid daarmee niet los worden gezien van dit Rijksmonument. Het huidige gebruik binnen het projectgebied betreft aan de zijde van de Maaskade een éénlaags bouwdeel dat in de jaren twintig van de vorige eeuw als uitbreiding van het Hulstkampgebouw is gerealiseerd. De bebouwing doet dienst als garage/opslag en biedt toegang tot de kelder onder de voormalige tapperij jenever en de tapperij likeur.



Afbeelding 4: Zicht op bestaande bebouwing aan de Maaskade.

Het deel van het projectgebied dat is gelegen aan de Burgemeester Hoffmanstraat, betreft een nu onbebouwd met een hek afgesloten terrein dat toegang biedt tot de gebruikruimte van een hier gevestigd cateringbedrijf.



Afbeelding 5: Zicht op bestaande bebouwing met aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat het nu onbebouwde gebied.

3.2

Projectbeschrijving

Zoals aangegeven bestaat het project deels uit een herontwikkeling van de bestaande bebouwing aan de Maaskade 125/126 en deels uit de toevoeging van een nieuw woongebouw aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat. Beide locaties zijn in eerste instantie bedoeld voor expats en richten zich op de 'dure' huur.

Voor wat betreft het deel aan de Maaskade, gaat het om realisatie van vier woningen. Daarbij is sprake van één woning per laag, gerekend vanaf de eerste verdieping. Het aanzien van de huidige begane grond blijft behouden, alleen zal een aantal functies wijzigen.

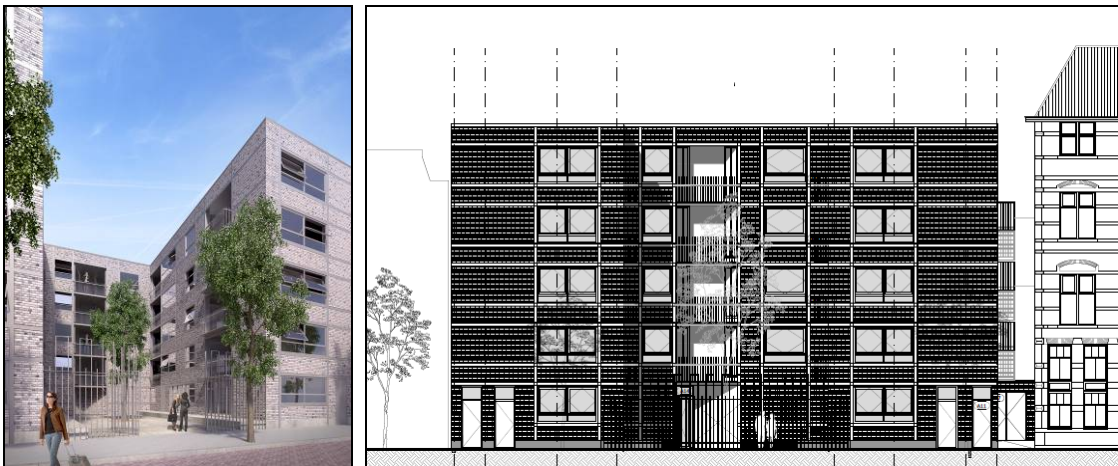


Afbeelding 6: Impressie van de nieuwe bebouwing aan de zijde van de Maaskade (bron: V8 architects).

Zo zal voor de woningen een hoofdentree worden gerealiseerd met daarachter een centrale ruimte. Vanuit deze ruimte zijn de bovenliggende woningen per trap of lift bereikbaar, maar wordt ook toegang geboden tot de rechts van de hoofdentree gelegen stallingsruimte voor fietsen. Laatstgenoemde ruimte is tevens rechtstreeks bereikbaar vanaf de Maaskade en zal ook toegang blijven vormen tot de bestaande brandgang tussen de huidige bebouwing en de

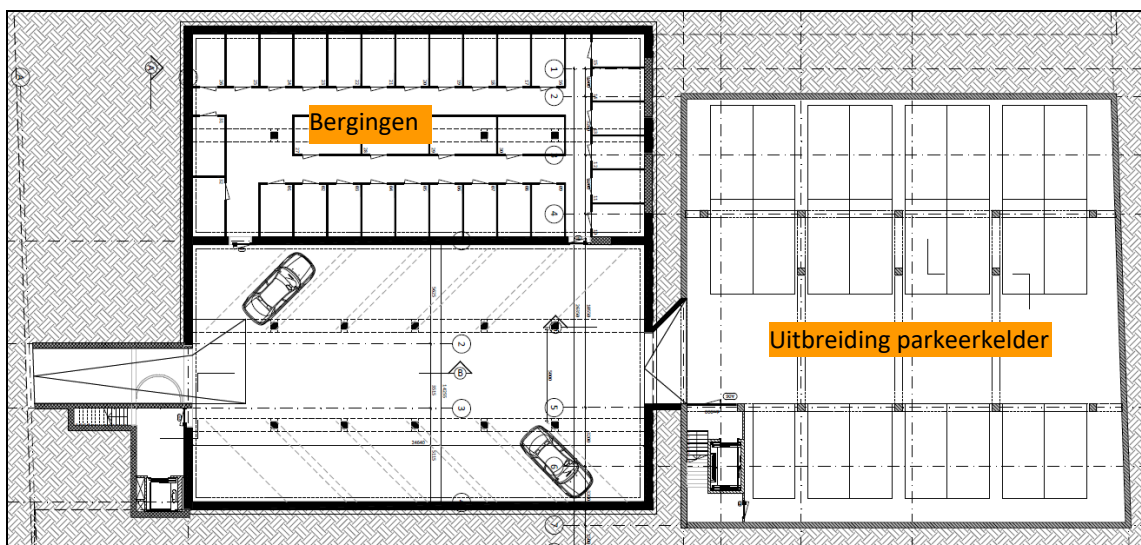
bebouwing op het adres Maaskade 127. Links van de hoofdentree zal een doorgang beschikbaar blijven naar de achterliggende pand van cateraar Maison Van den Boer en de daaronder gelegen parkeergarage. De totale bouwhoogte van de uitbreiding komt op 19 meter en sluit daarmee goed aan op het ten oosten gelegen net iets hogere Hulstkampgebouw en de juist net iets lagere zuidelijke bebouwing elders langs de Maaskade.

Aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat is een woongebouw met 24 appartementen voorzien. Daarvan bevinden zich er vier op de begane grond en de overige op de vier daarboven gelegen verdiepingen. Per verdieping wordt voorzien in een vijftal woningen die via een gezamenlijke omloop bereikbaar zijn per trap of lift. De maximale hoogte van dit gebouw bedraagt 15,4 meter, vergelijkbaar met de naastgelegen woonbebouwing langs deze straat.



Afbeelding 7: Zicht op nieuwe bebouwing aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat (bron: V8 architects).

Parkeren zal ondergronds geschieden. Onder de bestaande bebouwing aan de Maaskade bevindt zich reeds een kelder die geheel zal worden vernieuwd. De bestaande kelder is gelegen onder de ruimte van de het cateringbedrijf en zal in zuidelijke richting worden uitgebreid. Daarmee wordt plaats geboden aan 32 parkeerplaatsen, waarmee wordt voldaan aan de behoefte. De parkeergarage zal bereikbaar zijn vanaf de Maaskade, waar tevens maatregelen genomen worden ten behoeve van de veiligheid van voetgangers op het hier gelegen trottoir. In de kelder bevinden zich tevens de bij de woningen behorende bergingen.



Afbeelding 8: Parkeeroplossing en bergingen.

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 buitendijks gelegen en maakt daardoor deel uit van het beheersgebied van Rijkswaterstaat.

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.

Omdat het projectgebied buitendijks is gelegen, is de Waterwet van toepassing. Het projectgebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. Daarnaast geldt voor buitendijkse gebieden geen compensatieplicht bij toename van het verhard oppervlak. Van een toename is overigens geen sprake. Het projectgebied is namelijk reeds bebouwd (zijde Maaskade), dan wel volledig verhard (zijde Burgemeester Hoffmanstraat). Het projectgebied is daarnaast niet gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een waterkering. Dit betekent, dat op grond van de Keur geen restricties gelden.

De nieuwe bebouwing wordt aangesloten op het huidige rioolstelsel. Hierbij is het wenselijk om het hemelwater te scheiden van het afvalwater. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het voor de nieuwe bebouwing van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Met betrekking tot buitendijks gebied geeft de Rijksoverheid in de Beleidslijn Grote Rivieren aan dat de waterveiligheid de verantwoordelijkheid is van lokale overheden vanuit het wettelijk instrumentarium dat zij hebben. Initiatiefnemers van projecten of andere activiteiten in het gebied zijn zelf verantwoordelijk voor eventuele schade en het treffen van maatregelen om zich tegen potentiële schade te beschermen. Daarnaast is voor de buitendijkse gebieden de Waterwet van toepassing. Volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland is het projectgebied gelegen op een hoogte van circa 4 meter boven NAP. Deze hoge ligging beschermt het gebied tegen eventuele overstromingen van de Nieuwe Maas. Dit blijkt ook uit

de risicokaart³, waarop is aangegeven dat het gebied bij een eventuele overstroming nauwelijks onder water komt te staan.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Deze ruimtelijke onderbouwing wordt bij aanvang van de procedure ter toetsing aangeboden aan Rijkswaterstaat. Een eventuele reactie wordt in de daarvoor bestemde paragraaf verwerkt, dan wel in een aparte nota.

4.2 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. 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 milieugevoelige functie(s) 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 het omgevingstype rustige woonwijk.

In de directe omgeving van het projectgebied is een aantal inrichtingen gelegen en/of mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan "Noordereiland". Het betreffen hier echter inrichtingen die worden aangemerkt als categorie 1 of 2 in de VNG-uitgave. Daarnaast is in dit bestemmingsplan specifiek geregeld, dat op de percelen Maaskade 97b en Thorbeckestraat 20 een garagebedrijf is toegestaan. Beide inrichtingen zijn op ruime afstand van de beoogde nieuwbouw gevestigd (respectievelijk 100 en 50 meter). Dergelijke bedrijvigheid wordt in de VNG-uitgave bovendien aangemerkt als categorie 2-inrichting (SBI-code 451, 452, 454), waardoor sprake is van een hindercontour van 30 meter. Deze hindercontour is niet over het projectgebied gelegen, waardoor deze geen belemmering vormt. Op grond van de Rotterdamse systematiek worden deze inrichtingen als passend in een woonomgeving ervaren.

Het Hulstkampgebouw biedt verschillende mogelijkheden op het gebied van evenementen. In totaal zijn er vijf zalen: de 'Wintertuin' met glazen dak, de zalen 'Branderij' en 'Stokerij' met zijn oorspronkelijke staalconstructies en houten dakbeschot en de 'Amsterdam'- en 'Rotterdam'-zaal. De verschillende ruimtes hebben een capaciteit voor gezelschappen vanaf 100 tot 1.000 personen. In de 'Wintertuin', de 'Branderij' en 'Stokerij' kan muziek ten gehore worden gebracht. Deze activiteiten vallen onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

De voorziene woningen worden direct naast het Hulstkampgebouw gerealiseerd. De geluidemissie van deze inrichting wordt door twee aspecten bepaald, namelijk het muziekgeluid tijdens feesten/evenementen en de noodzakelijke laad- en losactiviteiten. Om te

³ www.risicokaart.nl

bepalen of de geluidemissie voldoet aan de geluidnormen is voor elk van de afzonderlijke geluidsbronnen een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Inzake de geluidsbron 'muziekgeluid tijdens feesten/evenementen' een akoestisch onderzoek⁴ uitgevoerd naar de geluidemissie vanuit het Hulstkampgebouw naar de omgeving. Om vast te stellen welke geluidwering de huidige gevels en het daken hebben, zijn in mei 2016 geluidsisolatiemetingen uitgevoerd. De uitkomst van die geluidmetingen zijn verwerkt in een opgestelde rekenmodel door de gemeten aanwezige geluidisolatiewaarden van de daken en gevels toe te passen. Vervolgens is bepaald op welke wijze de inrichting bij de bestaande woningen kan voldoen aan de geluidsvoorschriften van het Activiteitenbesluit. De berekeningen tonen aan dat, indien de inrichting bij de bestaande woningen voldoet aan de geluidvoorschriften, bij de nieuwe woningen nagenoeg ook wordt voldaan aan de geluidvoorschriften. Op een enkel punt is sprake van een te hoge geluidbelasting. Door het treffen van maatregelen bij de betreffende woningen (zoals het toepassen van een geluidschermen en het toepassen van een zogenaamde dove gevel) kan deze geluidbelasting zodanig beperkt worden, dat van een overschrijding geen sprake meer is.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek⁵ ten aanzien van de geluidsbron 'laad- en losactiviteiten' blijkt, dat in de representatieve situatie de geluidsnorm ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen wordt overschreden. Tevens vindt een lichte overschrijding plaats bij de woning in het Hulstkampgebouw. Het treffen van geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdrachtssituatie is niet mogelijk. Alleen voor de bovenwoningen aan de Maaskade zou een luifel kunnen worden toegepast. Dit veroorzaakt echter een ingrijpende wijziging van het gevelbeeld en is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Het is dan ook wenselijk om door middel van een maatwerkvoorschrift hogere waarden toe te staan. Voorwaarde voor het verlenen van een dergelijk maatwerkvoorschrift is dat de gevelisolatie leidt tot een binnenniveau van < 35 dB(A). Dit kan eenvoudig technisch gerealiseerd worden. Voor het in pandig geluid geldt, dat met praktisch haalbare bouwkundige voorzieningen (isolerend plafond, zwevende dekvloer) eenvoudig aan de geluidsnorm kan worden voldaan.

Op grond van de uitgevoerde akoestisch onderzoeken wordt gesteld, dat ter plaatse van de te realiseren woningen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De bedrijfsvoering van het Hulstkampgebouw niet wordt door de beoogde woningen niet ingeperkt. Wel is het wenselijk om een maatwerkvoorschrift op te stellen. Het thema milieuzonering leidt dan ook niet tot belemmeringen voor de omgevingsvergunning.

4.3 Geluid

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

⁴ LBP|Sight, Uitbreiding Hulstkampgebouw; Geluidemissie zalen Hulstkampgebouw Rotterdam, maart 2017, kenmerk: R026835aa.00005.eg.

⁵ LBP|Sight, Uitbreiding Hulstkampgebouw; Geluid laden en lossen, maart 2017, kenmerk: VO26835aa.00004.md.

De voorgenomen ontwikkeling maakt de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk 28 woningen. Deze zijn gelegen binnen de toetsingszone van een zoneplichtige weg. Vandaar dat een akoestisch onderzoek⁶ is uitgevoerd, waarin in het kader van een goede ruimtelijke ordening de omliggende 30 km/h-wegen zijn meegenomen. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaaï

De voorziene woningen zijn gelegen binnen de toetsingszone van de Maaskade. De berekende geluidsbelasting op de gevels van een viertal nieuw te realiseren woningen aan de Maaskade bedraagt hierbij 55 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hierbij overschreden. Dit geldt echter niet voor de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Alle andere wegen in de directe omgeving van het projectgebied behoren tot een 30 km/h-zone. De geluidsbelasting van deze wegen hoeft niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn om die reden de omliggende 30 km/h-wegen meegenomen. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de maximale geluidsbelasting van deze wegen ten hoogste 50 dB bedraagt (inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder). Deze belasting treedt met name op ter plaatse van de kopgevels. Voor wat betreft de achterliggende gevels, geldt dat de belasting hier lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gesteld wordt, dat in het projectgebied sprake is van een acceptabel geluidniveau. Het woon- en leefklimaat komt niet in het gedrang vanwege deze wegen.

Overige geluidsbronnen

Het projectgebied is niet gelegen binnen een toetsingszone van een zoneplichtige spoorweg of binnen de 50 dB(A)-contour van een gezoneerd industrieterrein. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport zijn niet over het projectgebied gelegen. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Maaskade overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Het treffen van geluidreducerende maatregelen is vanuit financieel, stedenbouwkundig en/of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Het gemeentelijk ontheffingsbeleid schrijft hierbij voor, dat alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel / buitenruimte. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder kan worden verleend. Het aspect 'geluid' staat realisatie van de beoogde woning niet in de weg.

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

⁶ LBP|Sight, Uitbreiding Hulstkampgebouw; Eerste beoordeling akoestisch situatie wegverkeer, juli 2016, kenmerk: V026835aa.00002.mvb.

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 van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. In het projectgebied zijn 28 woningen voorzien. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook als niet in betekenende mate beschouwd. Omdat de geplande woningen 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 Rijkinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2015 gelegen tussen de 23 en 25 µg/m³ respectievelijk tussen de 29 en 32 µg/m³. In 2025 is de concentratie PM₁₀ iets lager, namelijk tussen de 21 en 23 µg/m³. Voor NO₂ bedraagt dit een concentratie 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 dus sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. 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. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

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

In de directe omgeving van het projectgebied is een aantal risicobronnen gelegen, te weten het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas en over de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht. Hieronder worden deze risicobronnen nader toegelicht. Andere risicobronnen

(zowel stationair als mobiel) zijn op dusdanige afstand van het projectgebied gelegen, dat de bijbehorende risicocontouren geen belemmering vormen en een nadere beschouwing daardoor niet aan de orde is.

Transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas

Over de Nieuwe Maas worden met behulp van zee- en binnenvaartschepen gevaarlijke stoffen over het water getransporteerd. Zeeschepen varen echter tot aan de Waalhaven. Omdat het projectgebied ten oosten van de Waalhaven is gelegen, is op het deel van de Nieuwe Maas ter hoogte van het projectgebied alleen sprake van transport door middel van binnenvaartschepen. In het Basisnet Water is deze watergang aangemerkt als 'binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand' (zwarte vaarweg). De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is daarbij gelegen tot op de waterlijn. Tevens is sprake van een plasbrandaandachtsgebied, dat zich vanaf de waterlijn 25 meter landinwaarts uitstrekt. Aangezien de kleinste afstand tussen de Nieuwe Maas en het projectgebied zo'n 30 meter bedraagt, vormen deze contouren geen belemmering.

Het groepsrisico is een factor 10 onder de oriënterende waarde gelegen. Hierbij dient als kanttekening te worden opgemerkt, dat een klein deel van dit risico wordt veroorzaakt door het transport van ammoniak. Gezien de breedte van de Nieuwe Maas en het feit dat de voorziene ontwikkeling leidt tot een beperkte toename van het aantal personen binnen het projectgebied, draagt deze niet / nauwelijks bij aan het groepsrisico. Een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

Transport van gevaarlijke stoffen over spoorlijn Rotterdam-Dordrecht

Op ongeveer 443 meter ten oosten van het projectgebied wordt het Noordereiland doorsneden door de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze spoorlijn is echter gelegen in een tunnelbuis: de Willemsspoortunnel met een totale lengte van circa drie kilometer. Door de tunnel lopen vier sporen, elk in een aparte buis. Alleen bij station Blaak is sprake van twee buizen met in elke buis een middenperron. Dit station moet in het kader van het aspect 'externe veiligheid' gezien worden als een opening in de tunnel, waar de effecten van een eventueel ongeval zich manifesteren. In de tunnel is nooit meer dan één goederentrein aanwezig. Daarnaast mag een dergelijke trein zich nooit tegelijkertijd met een passagierstrein in dezelfde tunnelbuis bevinden.

Door het transport van gevaarlijke stoffen kunnen zich bij een ongeval calamiteiten voordoen met brandbare gassen en vloeistoffen en met toxische stoffen. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour wordt bepaald door de stofcategorie 'brandbare vloeistoffen'. Het effect van branden blijft echter beperkt tot de binnenkant van de tunnel, zodat ter plaatse van het Noordereiland geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour. Ook ongevallen met toxische vloeistoffen of gassen leiden niet tot effecten op het Noordereiland. Na verdamping en ventilatie komen de giftige dampen vrij bij de openingen van de tunnel. Gelet op de afstand van deze uitroompunten tot het Noordereiland - en daarmee ook tot het projectgebied - is het onwaarschijnlijk dat via atmosferische verdunning slachtoffers vallen. Een explosie in de tunnel leidt tot een drukgolf die voortzet tot aan de openingen. Door de overdruk en de hitte kan daarnaast de tunnel beschadigd raken. Het is niet waarschijnlijk dat dit tot directe slachtoffers op het Noordereiland leidt. De kans dat zich overigens een explosie in de tunnel voordoet is zeer gering, vanwege de geringe hoeveelheid aanwezige zuurstof en het veiligheidsregime in de tunnel.

De voor het groepsrisico ter plaatse van het Noordereiland maatgevende kilometer ligt voor een groot deel over water. Bovendien is de persoonsdichtheid op het Noordereiland voor een stedelijk gebied niet hoog. De kansen op ongevallen in de tunnel zijn in vergelijking met een maaiveldsituatie zeer klein. Omdat voor het risico van het transport door tunnels geen gevalideerde en erkende rekenmethodes beschikbaar zijn, is het niet mogelijk om het groepsrisico ter plaatse van het Noordereiland te berekenen. Een schatting op basis van "expert judgement" levert een groepsrisico op, dat een factor 100 onder de oriënterende waarde ligt (0,01 x de oriënterende waarde). De voorgenomen ontwikkeling binnen het projectgebied leidt tot een beperkte toename van het aantal personen. Gezien de afstand tot aan de tunnelopeningen, dragen deze personen niet/nauwelijks bij aan het groepsrisico. Een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

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, 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 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 projectgebied is een bodemonderzoek⁷ uitgevoerd. Uit het vooronderzoek blijkt, dat op en in de nabijheid van het projectgebied (mogelijk) bodembedreigende activiteiten aanwezig zijn geweest. Vandaar dat het onderzoek heeft plaatsgevonden conform de strategie 'diffuus belaste niet-lijnvormige locatie met een heterogeen verdeelde verontreinigende stof'.

Het veldonderzoek heeft in juni/juli 2016 plaatsgevonden, waarbij in het projectgebied in totaal negen boringen zijn geplaatst. De diepte van de boringen varieert daarbij van 0,5 tot 3,0 meter beneden maaiveld (m-mv). Ten behoeve van het grondwateronderzoek is daarbij één boring afgewerkt met een peilbuis.

⁷ Inpijn-Blokpoel, Verkennend NEN-bodemonderzoek Burgemeester Hoffmanstraat 15 te Rotterdam, september 2016, documentnummer: 14P001821-ADV-02.

Analyseresultaten

Uit het onderzoek blijkt, dat in de bovengrond sterke verhogingen zijn aangetroffen ten aanzien van minerale olie, koper, barium, lood, zink en/of PAK. Aan de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat is tevens sprake van een sterke verontreiniging met koper in de ondergrond. Diverse andere stoffen komen hier licht tot matig verhoogd voor. Het gaat hierbij om zware metalen, PAK en/of PCB's. Het grondwater is licht verhoogd met barium en naftaleen.

De oorzaak van de aangetoonde verhoogde gehalten dient gezocht te worden in vroegere ophogingen met grond of slib, de aanwezigheid van bodemvreemde bijmengingen (puin / koolas) en het langdurig bodemgebruik. De lichte verhoging met barium in het grondwater wordt toegeschreven aan een diffuus verhoogd achtergrondniveau.

Conclusie

De aanwezigheid van verontreinigingen bevestigt de hypothese 'verdacht'. Het betreft hier een zogenaamd 'historisch' geval van bodemverontreiniging, ontstaan voor 1987. Daarnaast maken de aangetroffen verontreinigingen hoogstwaarschijnlijk onderdeel uit van een veel groter, ernstig (meer dan 25 m³ sterk verontreinigd) geval van bodemverontreiniging. Om dit te bevestigen wordt geadviseerd om enkele boringen buiten het projectgebied te plaatsen. In ieder geval is een BUS-melding of een sanering noodzakelijk. Hieraan wordt gehoor gegeven. Het aspect bodem hoeft de herontwikkeling van het projectgebied dan ook niet in de weg te staan.

4.7

Archeologie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Archeologische verwachting

De ondergrond van het Noordereiland bestaat uit erosieafzettingen van de Maas. Tijdens de aanleg van de Willemsspoortunnel zijn in deze afzettingen vondsten van verspoeld aardewerk uit het Neolithicum, de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen (8^{ste}-12^e eeuw)

aangetroffen. Op grond hiervan wordt gesteld, dat de oevers van de Maas vanouds aantrekkelijk waren voor bewoning. Voor het gehele Noordereiland geldt dan ook, dat (op grote diepte) verspoelde vondsten vanaf het Neolithicum voor kunnen komen. Daarnaast is een kleine kans aanwezig op het aantreffen van scheepswrakken of delen daarvan.

In het nu geldende bestemmingsplan "Noordereiland" is aan de locatie een redelijk tot hoge archeologische verwachtingswaarde gekoppeld. Daarbij is sprake van een vergunningstelsel voor het uitvoeren van bouw- en/of graafwerkzaamheden met een oppervlakte groter dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan drie meter beneden NAP. Hiervan is geen sprake. De nieuwe parkeergarage is gelegen op ongeveer 2,5 meter beneden maaiveld, maar het maaiveld is hier reeds op ongeveer 4 meter boven NAP gelegen. Het betreft hier deels een bestaande kelder die als garage in gebruik genomen zal worden. Voor de nieuwbouw zullen geen graafwerkzaamheden worden uitgevoerd die dieper reiken dan drie meter beneden NAP en een groter oppervlak bestrijken dan 200 m². Het aspect archeologie staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.8 Cultuurhistorie

In het kader van het project 'modernisering monumentenzorg' (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste: gemeenten dienen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

De inzet van het cultuurhistorisch erfgoed en architectuur bij ontwikkelingen van de stad is daarnaast één van de kernbeslissingen uit de Stadsvisie Rotterdam 2030. Hiermee is cultuurhistorie, het opsporen van bestaande kwaliteiten die de geschiedenis heeft voortgebracht en het voortbouwen erop bij de actuele opgaven van de stad, een structureel onderdeel van de Rotterdamse ruimtelijke planvorming.

Het projectgebied bevindt zich direct ten westen van het Hulstkampgebouw, maar kan door zijn verbondenheid daarmee niet los worden gezien van dit rijksmonument. Om die reden is een bouw- en cultuurhistorisch onderzoek⁸ uitgevoerd (zie § 4.8). Hieruit blijkt, dat het Hulstkampgebouw in gave staat verkeert en daardoor een hoge architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde vertegenwoordigt. Dit geldt echter in mindere mate voor de westelijke extensie van het gebouw aan de Maaskade 125-126. De uitsparing in de gevelwand was niet als zodanig bedoeld door de ontwerper en kan opgevat worden als een onbedoeld stedenbouwkundig en architectonisch incident. De gevel en achterliggende ruimtes zijn ruim na de stichting van het gebouw in 1888 toegevoegd. Bovendien is de staat van de enkellaagse gevel door de vele wijzigingen die het, onder meer halverwege de jaren '60, heeft ondergaan niet florissant. Tenslotte was het Hulstkampgebouw hoofdzakelijk een utilitair gebouw waarbij de economische efficiëntie gedurende het gebruik altijd belangrijker was dan het oorspronkelijke ontwerp en werd er direct na de stichting van het gebouw al opgetopt, aangebouwd en intern gewijzigd. Op het representatieve vlak bleef dit utilitaire karakter onderschikt; het werd aan de Maaskade goeddeels aan het zicht onttrokken door de monumentale neorenaissancegevel. Vandaar dat wordt gesteld, dat de gevel aan de Maaskade 125-126 geen deel uit maakt van het rijksmonument en dus als 'niet behoudenswaardig' kan

⁸ Crimson Architectural Historians, Bouw- en cultuurhistorisch onderzoek 'Voormalige kunstboterfabriek Laming & Sons, maaskade 125-126 te Rotterdam', april 2016.

worden aangemerkt. De voorgenomen herontwikkeling aan de zijde van de Maaskade kan ook gezien worden als vervolmaking van de gevelwand. Voor de zijde van de Burgemeester Hoffmanstraat wordt geadviseerd om de nieuwbouw qua bouwhoogte en gevelgeleding aan te laten sluiten op de omringende bebouwing.

4.9 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 quickscan⁹ blijkt, dat het projectgebied op ruime afstand (meer dan acht kilometer) van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt. Het dichtstbijzijnde gebied dat toebehoort aan de EHS is de Nieuwe Maas, dat op 30 meter afstand van het projectgebied is gelegen. Het betreft hier een zéér drukke brede vaarweg. Doordat de ingrepen plaatsvinden in een bestaand woongebied en deze beperkt van aard zijn, zijn effecten op beschermde gebieden 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 het projectgebied, of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden, beschermde natuurwaarden ontbreken. Zo is de aanwezige bebouwing ongeschikt en/of ontoegankelijk voor vleermuizen en vogels. Ook als foerageergebied voor deze dieren heeft het projectgebied geen betekenis. Voor alle andere (strikt) beschermde dier- en plantensoorten geldt, dat geen sprake is van een geschikt (land)biotoop. Deze soorten worden dan ook uitgesloten.

Op grond van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd, dat de Flora- en faunawet geen belemmering vormt voor herontwikkeling van het projectgebied. Wel blijft ten alle tijden de zorgplicht van kracht.

4.10 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

⁹ Buro Maerlant, Rotterdam Hulstkampgebouw; Ecologische quickscan, juli 2016.

gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen.

Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De stad streeft hierbij om als Rotterdam het inspirerende voorbeeld te zijn voor andere deltasteden in de wereld die de duurzaamheidstransitie doormaken. Daarbij is het zogenaamde Programma Duurzaam 2015-2018 opgesteld, waarin drie overlappende ambities zijn opgenomen:

- ambitie 1: groene, gezonde en toekomstbestendige stad;
- ambitie 2: schonere energie tegen lagere kosten;
- ambitie 3: sterke en innovatieve economie.

Met dit Programma Duurzaam wordt voor de periode 2015 – 2018 verder gegaan op de ingeslagen weg en wordt verder ingezet op innovatie en het experiment.

De ontwikkeling van de woningen draagt bij aan een gezonde, toekomstbestendige stad met een ruim aanbod aan woningtypes. Het plan maakt optimaal gebruik van bestaande (reeds verharde) ruimte in de stad, waardoor ondanks de toevoeging van extra woningen geen openbare ruimte verloren gaat. Daarmee draagt het bij aan ambitie 1. Daarnaast wordt de nieuwe bebouwing zo duurzaam mogelijk gerealiseerd, bijvoorbeeld door het toepassen van duurzame bouwmaterialen. Ook het toepassen van groene daken en daar waar mogelijk waterdoorlatende bestrating draagt daar aan bij, aangezien hierdoor het hemelwater langer kan worden vastgehouden, dan wel direct kan infiltreren. Ook wordt een groene binnentuin met bomen gerealiseerd. Daarnaast wordt het pand volgens het huidige Bouwbesluit gebouwd, waardoor sprake is van een energiezuinig pand. Andere duurzaamheidsmaatregelen zijn het aanbrengen van zonnepanelen en een ventilatiewarmtepomp (ecolution combi 50). Mogelijk in de toekomst nog te nemen maatregelen zijn het toepassen van waterbesparende kranen, op afstand regelbare slimme thermostaten en energiezuinige verlichting.

4.11 Milieueffectrapportage

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.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Voor dit project 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.

De voorgenomen ontwikkeling blijft 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 ander 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 grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, wordt tussen de gemeente en initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg ex artikel*

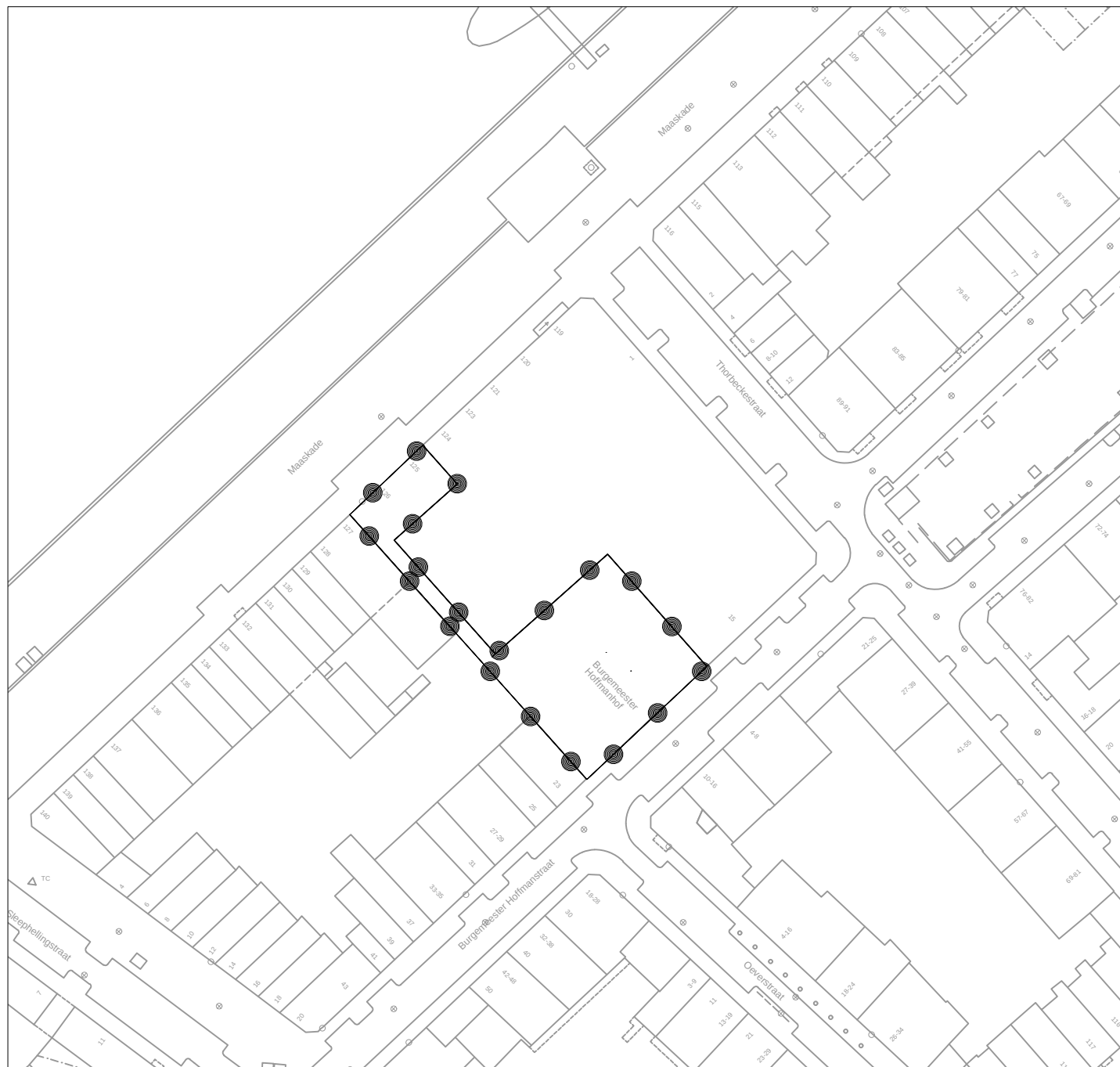
Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Daarbij is alleen van het Waterschap Hollandse Delta een formele reactie ontvangen, waarin zij aangeven dat het project hun belangen niet schaadt. Van de overige overlegpartners is geen reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied. Wel is van de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed (RCE) een reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg met betrekking tot het conceptplan voor de gedeeltelijke sloop en nieuwbouw. Omdat deze activiteit samenhangt met de ruimtelijke procedure, wordt deze overlegreactie mede beschouwd als reactie op de voorgenomen afwijkingsbesluit.

De RCE geeft aan dat ten behoeve van het maken van nieuwe entrees tot het woongebouw, diverse aanpassingen zijn voorzien aan de lage gevel aan de Maaskade, de parkeerkelder en de toegang tot de hal van het Hulskampgebouw. Het wordt als positief beschouwd dat via deze voormalige garage-/expeditiegevel de achterliggende hal van het monument nog altijd bereikbaar zal zijn. Wel moet in de vormgeving, de materialisering en het kleurgebruik, het karakter van de gevel overeind blijven. Omdat de pui-invulling het grootste oppervlak van deze gevel beslaat, is samenhang, gebaseerd op de historische invulling extra belangrijk. Geadviseerd wordt om het bestaande metselwerk te handhaven en bovenstaande aandachtspunten te verwerken in een definitieve aanvraag. De initiatiefnemer neemt deze aanbevelingen ter harte en neemt deze mee in de definitieve aanvraag.

6. CONCLUSIE

Uit het beleidshoofdstuk blijkt dat realisatie van woningen op deze locatie in overeenstemming is met de genoemde beleidsvelden en wet- en regelgeving van de diverse overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt daarnaast, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Wel is het wenselijk om een maatwerkvoorschrift vanwege het laden en lossen op te stellen.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om een binnen het projectgebied 28 woningen op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals bijbehorende bouwwerken, ontsluitingswegen, al dan niet ondergrondse parkeerplaatsen en (openbaar) groen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie van het project worden gestart.



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

Hulstkampgebouw appartementen

gemeente:

Rotterdam

betreft:

**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning**

opdrachtgever:

V8 architects

datum : 5 april 2017

schaal: 1 : 1.000



BODG
ruimtelijk advies

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