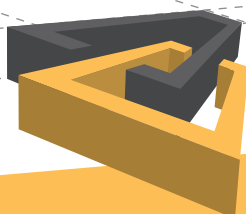


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

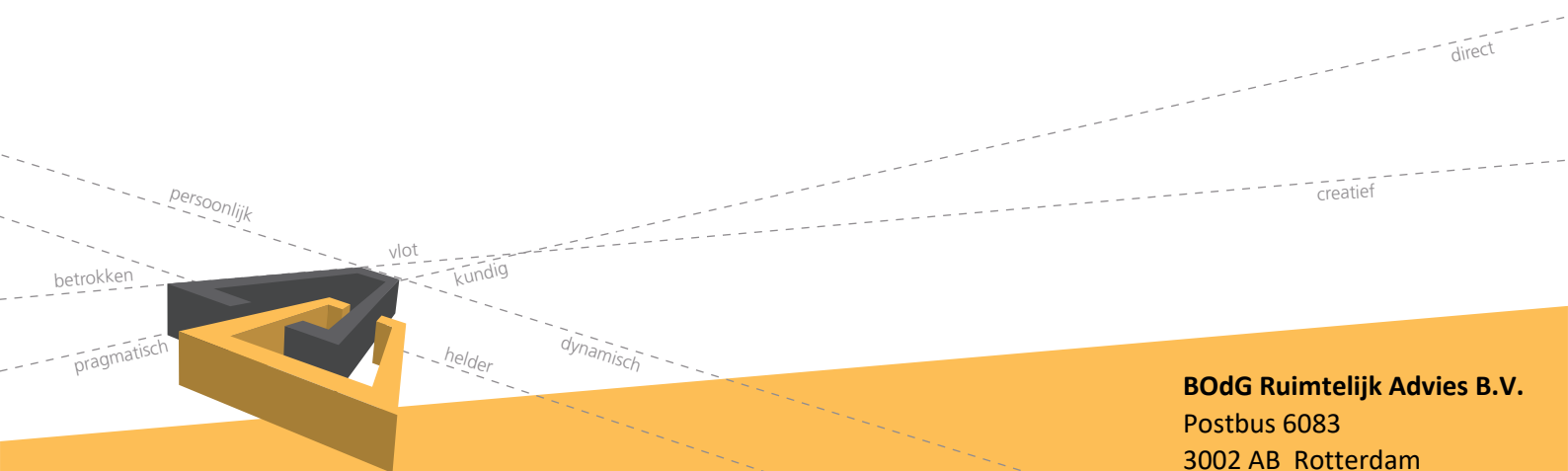
POORT 16HOVEN



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

POORT 16HOVEN

Datum	12 juli 2019
In opdracht van	Fullhouse vastgoed BV



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
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	12
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Bestaande situatie	15
3.2 Projectbeschrijving	16
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	19
4.1 Water	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geluid.....	21
4.4 Luchtkwaliteit	23
4.5 Externe veiligheid	24
4.6 Bodem.....	25
4.7 Archeologie	26
4.8 Flora en fauna	27
4.9 Duurzaamheid.....	28
4.12 Besluit m.e.r.....	29
5. UITVOERBAARHEID	31
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	31
5.2 Vooroverleg	31
6. CONCLUSIE	33

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

1. INLEIDING

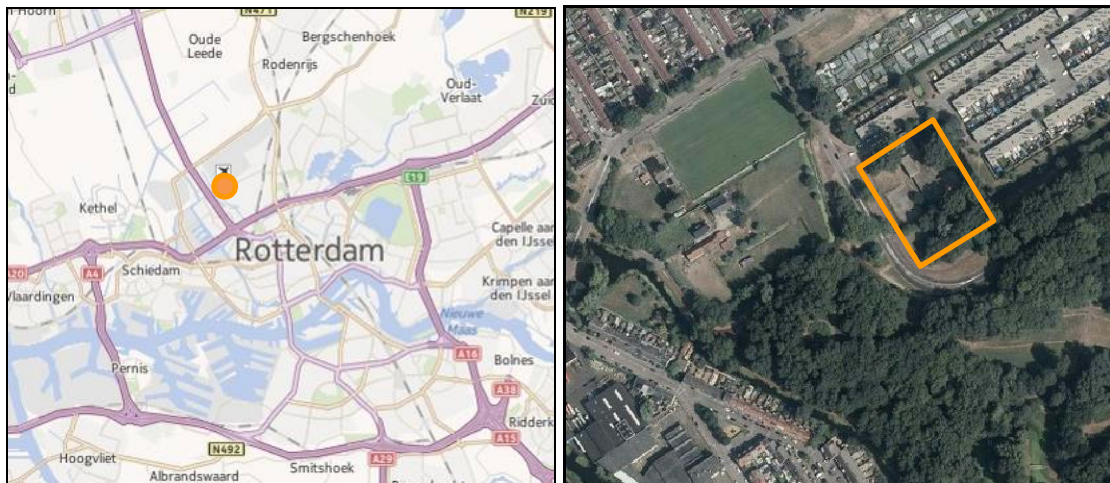
1.1 *Aanleiding*

Ten noordwesten van de nieuwe woonwijk Park 16Hoven bevindt zich een tweetal bestaande woonbuurten; 'Landzicht' en 'Laag Zestienhoven'. Hier bevindt zich tevens het gebouw 'Landzicht' (Schipholstraat 76-80) dat lange tijd een maatschappelijke functie heeft vervuld. Het voornemen is om de bestaande functie te verruilen voor een woonfunctie, waardoor niet alleen sprake zal zijn van 28 nieuwe (betaalbare) woningen, maar tevens wordt bijgedragen aan een goede aansluiting van het bestaande Overschie naar Park 16Hoven. Het project gaat dan ook door het leven onder de naam Poort 16Hoven.

De bewuste locatie is op grond van het geldende bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" uitsluitend bedoeld voor een maatschappelijke functie (zie § 1.3). Omdat de beoogde woonfunctie in strijd is met het geldend juridisch-planologisch kader, dient met een omgevingsvergunning afgeweken te worden van het bestemmingsplan. Dit document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen op de hoek van de Schipholstraat en de Van der Duijn van Maasdamweg. Beiden vormen tevens de noordelijke- en westelijke begrenzing van de planlocatie. Aan de oost- en zuidzijde is een watergang gelegen. Het huidige gebouw 'Landzicht' bevindt zich op het perceel dat bekend staat als Overschie, sectie B, nummer 4866. Het projectgebied omvat echter ook een deel van het perceel met nummer 6736. De directe omgeving wordt gekenmerkt door voornamelijk woon- en sportfuncties. Aan de noordoostzijde ligt het luchthaventerrein van Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

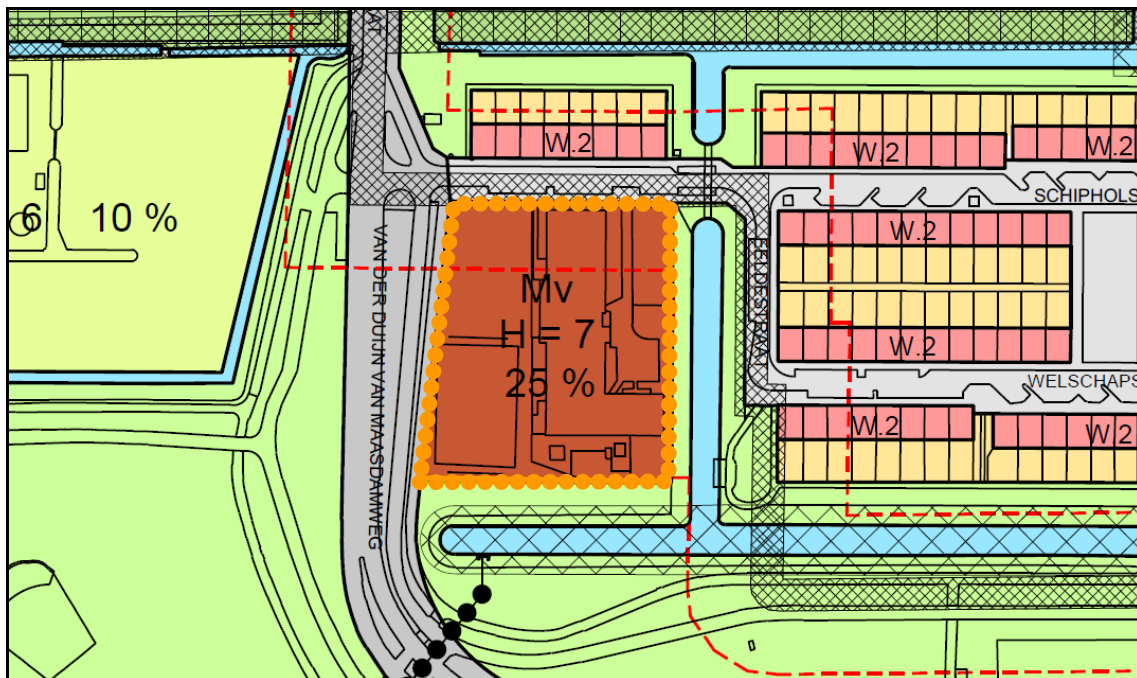


Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied met rechts het perceel waarbinnen ook het bestaande gebouw 'Landzicht' (Schipholstraat 76-80) is gelegen.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied vigeert momenteel het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven", dat op 28 april 2005 door de gemeenteraad is vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben het plan op 13 december 2005 vernietigd, maar op 25 april 2007 is het bestemmingsplan toch onherroepelijk geworden.

Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart (zie afbeelding 2) geldt ter plaatse van het projectgebied de bestemming "Maatschappelijke voorzieningen". Deze gronden zijn bestemd voor bouwwerken ten dienste van sociale, culturele, medische, educatieve, recreatieve of levensbeschouwelijke voorzieningen, met daarbij behorende wegen, watergangen en groen- en parkeervoorzieningen.



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

Binnen de huidige bestemming mag maximaal 25% van het grondoppervlak worden bebouwd met een maximale hoogte van 7 meter. De geldende bestemming staat de realisatie van de beoogde woningen niet toe. Het bestemmingsplan bevat ook geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan de woningen 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 gewenste 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 aangevraagd met de omgevingsvergunning voor de bouw. Dat wil zeggen dat na het doorlopen van de procedure ten behoeve van de planologische afwijking, direct ook gestart kan worden met de realisatie.

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 ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Luchtvaartwet en Besluit burgerluchthavens

Met ingang van 1 november 2009 is de Luchtvaartwet gewijzigd en tegelijkertijd zijn het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens in werking getreden. Op basis van de 'Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens)' van 18 december 2008 valt RTHA onder het regime van het Besluit burgerluchthavens. De Wijzigingswet bevat ook overgangsrecht en volgens dit overgangsrecht zou uiterlijk vóór 1 november 2014 voor onder andere RTHA een luchthavenbesluit moeten zijn vastgesteld. Met het luchthavenbesluit worden de geluidcontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) in Lden-waarden vastgesteld. RTHA doet de aanvraag voor het besluit en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt het besluit. Verder adviseert de Bestuurlijke Regiegroep RTHA, waar de gemeente Rotterdam ook in zit, de minister op het te nemen besluit.

Er is tot op heden echter nog geen besluit aangevraagd door RTHA. Tot het tijdstip waarop de geluidcontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) in Lden-waarden worden vastgesteld, blijft het regime van de Lvw van vóór 1 november 2009 van kracht. Deze wet gaat niet uit van Lden waarden, maar van zogenaamde Ke- en BKL-geluidcontouren.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De ontwikkeling dient ter vervanging van een bestaand gebouw met een maatschappelijke functie en sluit aan op de reeds bestaande woonbebouwing in de directe omgeving. De ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang en is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. Wel dient de voorgenomen ontwikkeling als stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt en dient de ontwikkeling getoetst te worden aan de 'ladder' voor duurzame verstedelijking. Zie daarvoor § 2.4.

Vooralsnog geldt voor RTHA de Luchtvaartwet zoals die gold vóór 1 november 2009. Conform deze wet gelden voor deze luchthaven het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) als wettelijk kader. In het kader van het BGGL dient te worden getoetst aan Ke-contouren, in het kader van het BGKL aan BKL-contouren. Ruimtelijke plannen dienen van rechtswege te worden getoetst aan deze geluidcontouren, wat dus ook voor voorliggend plan geldt. In § 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

Wanneer de Lden-contouren in de toekomst alsnog vastgesteld worden, kunnen die via een parapluherziening in onderliggende bestemmingsplannen verwerkt worden.

In het kader van het geactualiseerde masterplan voor Park 16Hoven is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijk toekomstige contouren. Hieruit blijkt dat de toekomstige contouren, ongeacht de gekozen variant, geen belemmering vormen voor het afbouwen van de wijk op basis van het geactualiseerde masterplan. Aangezien de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn gebaseerd op dit masterplan betekent dit ook dat de toekomstige contouren geen belemmering vormen voor het beoogde bouwplan. Gesteld wordt dat de ontwikkeling past binnen het nationale beleid.

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 hiervan deel uit, waarbij in 2018 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

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Naar de beoogde woningen is bovendien vraag (zie ook § 2.4). Omdat voor deze ontwikkeling geen nieuw ruimtebeslag wordt geclaimd, het terrein was eerder al in gebruik voor een maatschappelijke functie, past het voornemen binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee ook binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 29 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. 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.

In de Stadsvisie zijn op basis van effectmeting dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden, waaraan prioriteit wordt gegeven bij de uitwerking. Park 16Hoven, waartoe het projectgebied gerekend kan worden, maakt deel uit van het VIP-gebied "Woonmilieu Groot Hillegeersberg". Speerpunt hierbij is de realisatie van een rustig stedelijk woongebied. De beoogde nieuwbouw is daarmee in lijn.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

De in december 2016 vastgestelde Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld:

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:
 - o de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen,
 - o te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen onder druk staat, en
 - o woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:

- o een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad,
 - o ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden, en
 - o energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:
 - o het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen,
 - o betaalbaarheidsproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk,
 - o goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken,
 - o toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt, en
 - o woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

De Woonvisie is een visie op hoofdlijnen en doet geen gebiedsgerichte uitspraken. Het betreft tevens een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De 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.

Gebiedsplan Overschie 2015-2018

Het gebiedsplan Overschie benoemt aandachtspunten die van belang zijn voor het stadsdeel Overschie. Het is een samenwerkingsverband tussen de gebiedsorganisatie, gebiedscommissie, de relevante partners en de bewoners. In het gebiedsplan wordt onder andere ingegaan op de herstructurerings- en nieuwbouwopgave binnen het gebied, maar ook op de sociale opgaven die spelen, zoals het verbeteren van de veiligheid en het terugbrengen van werkloosheid. Verder spelen opgaven die te maken hebben met het terugdringen van milieuoverlast. Het gebiedsplan gaat uit van drie hoofddoelen: Iedereen doet mee (meer participatie in de samenleving), Beter wonen en leven (realiseren van een aantrekkelijk woonmilieu) en Sterkere stadsrand (verbinden van stad en land).

Conclusie

De beoogde woningbouw kan worden gezien als verdere ontwikkeling van Park 16Hoven en draagt daarmee bij aan het hoofddoel 'Beter wonen en leven', zoals verwoord in het Gebiedsplan Overschie. De ontwikkeling draagt, net als Park 16Hoven, bij aan het aantrekken van gezinnen, maar biedt tegelijkertijd ook voor de huidige bewoners van Overschie de mogelijkheid om 'door te stromen'; het biedt kansen voor een wooncarrière binnen Overschie omdat het hier gaat om betaalbare woningen. Het aantrekken en behouden van gezinnen zorgt voor een toename van het aantal inwoners en het gemiddeld inkomensniveau, wat draagvlak creëert voor het verenigingsleven in Overschie, detailhandel en andere voorzieningen. Verder draagt het bij aan de aansluiting van Park 16Hoven op het bestaande Overschie, wat in het beleid als belangrijk aandachtspunt genoemd is. Omdat de ontwikkeling tevens in lijn is met de uitgangspunten van de woonvisie wordt gesteld dat de ontwikkeling in lijn is met het gemeentelijk beleid.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het besluit tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening, in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking, in werking getreden. Met deze aanpassing zijn drie leden van artikel 3.1.6 van het Bro gewijzigd. In deze leden worden eisen gesteld aan de toelichting op een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Het nieuwe derde lid maakt het mogelijk dat bij bestemmingsplan kan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt

opgenomen in de toelichting van het wijzigings- of het uitwerkingsplan. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 28 woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De locatie is thans grotendeels bebouwd en voorzag in een maatschappelijke functie. Voornemen is om deze gronden nu aan te wenden voor woningbouw met enerzijds als doel om te voorzien in betaalbare woningen en anderzijds de aansluiting tussen het bestaande Overschie en de wijk Park 16Hoven te verbeteren. Vanwege het bestaande gebruik is van nieuw ruimtebeslag geen sprake. Immers was ter plaatse al sprake van bebouwing.

Met betrekking tot het aantal te realiseren woningen is reeds opgemerkt dat deze mede bedoeld zijn om de huidige bewoners van de omliggende buurten een kans te bieden op een wooncarrière. Maar ook zonder deze doelstelling blijkt uit de meest actuele provinciale Woning-behoefteraming (WBR2016) dat er behoefte is aan de beoogde woningen. Deze provinciale 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 blijkt dat binnen de regio Rotterdam in de periode 2015-2019 behoefte bestaat aan 28.200 nieuwe woningen. Uit de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt evenwel dat het uitgangspunt "binnenlands migratiesaldo nul" in Rotterdam niet opgaat; de groei van Rotterdam wordt immers voor een belangrijk deel veroorzaakt door de vestiging van mensen van buiten de stad. De vraag naar woningen is in werkelijkheid dan veel groter, hetgeen ook blijkt uit de krapte op de markt. Het Rotterdamse coalitieakkoord 2018-2022 speelt hierop in door het aantal te realiseren woningen binnen deze periode flink op te schroeven tot 18.000 woningen.

Gesteld wordt dat behoefte bestaat aan de te realiseren woningen en daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De herontwikkeling past dan ook binnen het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid.

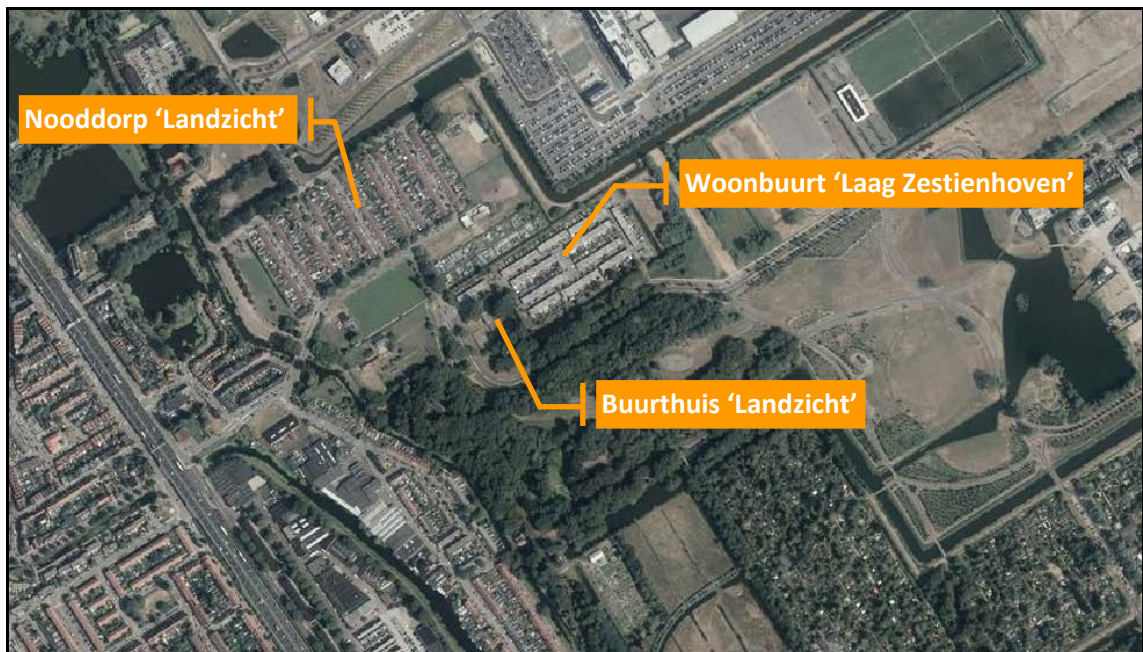
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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*

Het projectgebied ligt in Polder Zestienhoven, dat tot aan de 12^e eeuw deel uitmaakte van het omvangrijke veenmoeras van Midden Holland. Vanaf de 12^e eeuw is vervening op gang gekomen, zij het aanvankelijk zeer oppervlakkig en kleinschalig. Pas vanaf de 19^e eeuw is sprake van grootschalige en natte vervening. Rond 1786 is de droogmakerij Zestienhoven aangelegd, waarbij de natte venige kleipolder ingezet werd voor veeteelt, met boerderijen langs de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk. In de jaren '20 en '30 van de vorige eeuw zijn de eerste bedrijven en recreatievoorzieningen in de polder aangelegd, net als de Rijksstraatweg (de latere rijksweg A13). Vanaf dit moment is de polder het toonbeeld geweest van een langzame, verdere verandering die met de bouw van de woningen in "Park 16hoven" nog steeds gaande is.

Polder Zestienhoven kan verdeeld worden in drie deelgebieden, namelijk Laag Zestienhoven, Midden Zestienhoven en Hoog Zestienhoven. Het projectgebied bevindt zich in eerstgenoemd deelgebied, waar reeds lange tijd woningen aanwezig zijn. Ook worden de gronden hier gebruikt voor sport en recreatie.



Afbeelding 3: Laag Zestienhoven met het nooddorp Landzicht en de buurt Laag Zestienhoven.

De Laag Zestienhovense polder was tot aan de Tweede Wereldoorlog nog maagdelijk leeg. In de omgeving was alleen één boerderij aanwezig. Toen tijdens de Tweede Wereldoorlog het stadscentrum van Rotterdam werd gebombardeerd, stelde het Regeringscommissariaat voor de Wederopbouw in Den Haag zich de taak om zo snel mogelijk nieuwe huisvesting te verzorgen. Dat leidde in eerste instantie tot de bouw van een zestal nooddorpen, bedoeld als tijdelijk onderkomen. In Rotterdam-Zuid werd het Brabantse dorp (nu Zuidplein) en Smeetsland (in IJsselmonde) gebouwd. De andere dorpen werden gebouwd aan de noordzijde van de Maas. Langs het Noorderkanaal verschenen het Drentse dorp, het Gelderse dorp en het

Utrechtse dorp. In de Laag Zestienhovense polder werd Landzicht gebouwd. Van al deze nooddorpen is alleen Landzicht nog aanwezig.

Landzicht werd vernoemd naar de vroegere 19e eeuwse buitenplaats 'Land en Schiezicht' die zich dichtbij aan de Rotterdamse Schie bevond en kwam tot stand naar ontwerp van de voormalige Overschiese directeur Gemeentewerken Henk Sutterland sr. Het nooddorp werd in 1942 gebouwd en kwam daarmee in de verder lege polder te liggen. De wijk was oorspronkelijk bedoeld als dorp met 200 semi-permanente woningen met een levensduur van ca. 15 jaar.

De buurt Laag Zestienhoven, direct ten oosten van Landzicht, volgde midden jaren '60 met 120 woningen aan vier woonstraten met de naar Nederlandse vliegvelden vernoemde Schipholstraat, Ypenburgstraat, Welschapstraat en Eeldestraat. De buurt was gedacht als opvang voor de bewoners van andere nooddorpen aan de rand van Rotterdam, die moesten wijken voor de groeistuipe van de stad. Deze huizen werden gebouwd mét bovenverdieping. In 1967 werd de buurt bovendien verrijkt met het buurthuis 'Landzicht' op de locatie waar nu de nieuwe woningen zijn gepland.

In 1988 waren er plannen om de buurten Landzicht en Laag Zestienhoven te slopen in verband met de wens hier een bedrijvenpark te realiseren. De bewoners kwamen hiertegen in actie. Uiteindelijk werd besloten de woningen toch te renoveren en deze werden rond 1990 opgeleverd.



Afbeelding 4: zicht op het buurthuis 'Landzicht' op de plek waar de woningen zijn voorzien.

3.2 Projectbeschrijving

Zoals aangegeven in § 1.4 wordt de procedure ten behoeve van de planologische afwijking gecombineerd met de aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw. Dat houdt in dat deze ruimtelijke onderbouwing een bijlage vormt van deze aanvraag en alle bijbehorende bouwtekeningen hier dus ook deel van uitmaken. De beschrijving van het voornemen blijft in deze ruimtelijke onderbouwing dan ook beperkt tot een beschrijving op hoofdlijnen onder verwijzing naar het eigenlijke bouwplan.

Binnen het projectgebied zijn in totaal 28 eengezinswoningen voorzien. Door de relatieve kleinschaligheid ambieert het plan door zijn ligging en architectonische kwaliteit een positief effect te genereren op de omliggende woonbuurten en tevens een brug te slaan tussen het bestaande en nieuwe Overschie (Park 16Hoven).

De woningen worden qua materialisering opgetrokken uit metselwerk dat aansluit op de bestaande bebouwing aan de Van der Duijn van Maasdamweg in Park 16Hoven (rood - bruin - paars genuanceerd metselwerk). Ook wordt aangesloten op de kenmerkende bouwstijl van de aansluitende woonbuurt 'Laag Zestienhoven' met platte daken en een uitstekende dakrand.



Afbeelding 5: Impressie architectonische uitstraling (Klunder architecten).

Parkeren

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, vervallen. Om toch aan parkeernormen te kunnen toetsen is op 1 februari 2018 nieuw parkeerbeleid vastgesteld. Het betreft de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden en geeft normen voor het parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen. Met de "Paraplu-herziening parkeernormering Rotterdam" is de toetsing aan deze normen ook juridisch-planologisch vastgelegd. Ook de ontwikkeling van Port 16Hoven zal hieraan moeten voldoen. Toetsing aan dit beleid vindt plaats bij de behandeling van de bouw aanvraag, waarvan in dit geval gelijktijdig sprake is aangezien een gecombineerde procedure wordt doorlopen (zie § 1.4).

Voor het parkeren wordt voorzien in 40 parkeerplaatsen op eigen terrein (zie afbeelding 6). Voor de overige benodigde vijf parkeerplaatsen is sprake van een afwijking van de parkeernorm met het oog op een bijzonder gemeentelijk belang. Hoewel de 28 woningen binnen dit project een bescheiden aantal betreft, wordt het gezien als een zeer gewenste ontwikkeling binnen de stevige woningbouwopgave van de stad. De locatie is hiervoor bijzonder geschikt met het oog op het aantrekken van nieuwe bewoners, maar ook om de huidige bewoners in de directe omgeving de mogelijkheid te bieden voor een wooncarrière in hun vertrouwde woonomgeving.

De nieuwe woonbuurt geeft een aantrekkelijke voorkant aan de Van der Duijn van Maasdamweg, waardoor tevens sprake is van een passende afronding van de bestaande woonbuurt. Door het aantal parkeerplaatsen op het binnenterrein iets te verlagen, ontstaat ruimte voor een groenere inrichting en dus een prettige omgevingskwaliteit met bomen en hagen. Dit is een aantrekkelijke oplossing, temeer omdat het beeld aan de straat met de vijf 'extra' parkeerplekken niet wezenlijk zal veranderen in vergelijking tot de huidige situatie. Ook nu zijn er al langsparkeerplekken aan beide zijden van de Schipholstraat. Het verschil is dat de extra parkeerplekken in geringe mate door de nieuwe bewoners (en hun bezoekers) gebruikt gaan worden, maar daarmee ontstaat ook een levendiger en sociaal veiliger straatbeeld. Van overlast zal geen sprake zijn; de parkeerdruk in dit deel van de Schiphollaan blijft ook na toevoeging van de woningen onder de 85%.



Afbeelding 6: Op het binnenterrein wordt voorzien in de realisatie van parkeerplaatsen.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

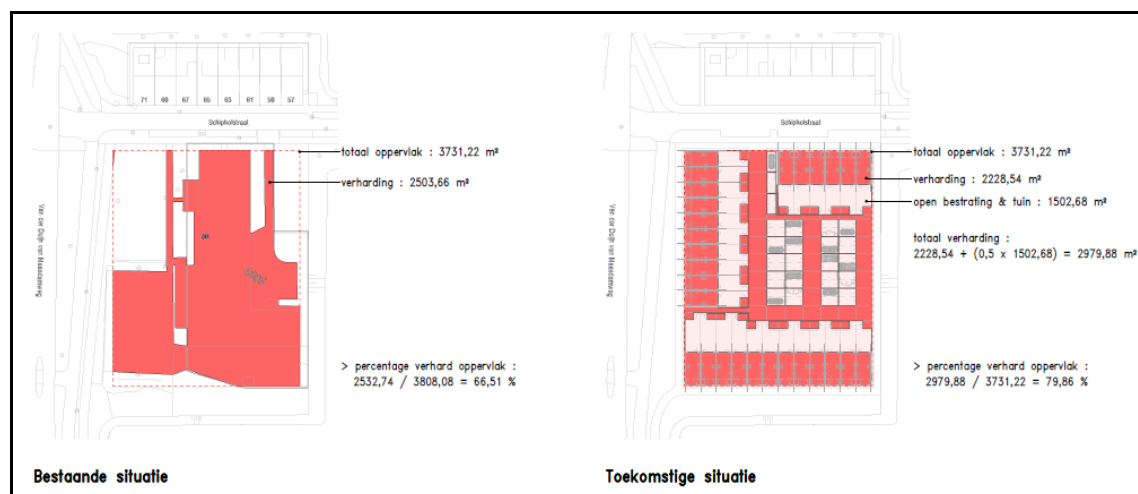
In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds 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 ligt 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 en deelgemeentelijk waterplan Hillegersberg-Schiebroek). Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Met dit beheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap zijn kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, mede-overheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied 28 woningen realiseren. Hoewel de gronden binnen het projectgebied reeds voor een deel verhard zijn, is wel sprake van een toename van het verhard oppervlak. De toename bedraagt echter minder dan 500 m², waardoor geen sprake is van een compensatieplicht. Het hoogheemraadschap heeft hier inmiddels mee ingestemd.



Afbeelding 7: De toename bedraagt minder dan 500 m², waardoor geen sprake is van een compensatieplicht.

De nieuwe woningen worden uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel en aangesloten op het bestaande stelsel. Het hemelwater wordt afgevoerd naar omliggende watergangen of zal ter plaatse kunnen infiltreren. Daarom wordt rekening gehouden met het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen waardoor diffuse verontreinigingen van water en bodem worden voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen worden uitsluitend toegepast als deze zijn voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkering ligt ter hoogte van de Rotterdamse Schie (Zestienhovensekade) op circa 180 meter afstand ten westen van het projectgebied. De bij deze kering behorende beschermingszones strekken niet tot over het projectgebied. De beoogde herontwikkeling heeft dan ook geen invloed op de waterkerende functie van dit dijklichaam.

4.2

Milieuzonering

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. De gemeente Rotterdam gebruikt al sinds de jaren '50 instrumenten om bedrijven in te passen in de omgeving. Dit gebeurde eerst door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren '70 werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen die zijn opgenomen in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën.

Begin jaren '90 heeft Rotterdam beleid vastgesteld waarbij voor de milieuzonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering). De (huidige) VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging. Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

Uit het geldende bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" en het nu in voorbereiding zijde ontwerpbestemmingsplan "Zestienhoven" blijkt, dat in de directe omgeving van het projectgebied geen hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Uitzondering betreft het vliegveld Rotterdam The Hague Airport, dat op ruim 190 meter ten noorden van het projectgebied ligt. In de VNG-uitgave wordt aan een luchthaven (SBI-code 5223.A) de volgende hinderafstanden gekoppeld: 200 meter voor aspect geur, 50 meter voor aspect stof, 1.500 meter voor het aspect geluid en 500 meter voor aspect gevaar. Voor de aspecten 'geluid' en 'gevaar' wordt verwezen naar § 4.3 en § 4.5; hieruit blijkt dat deze aspecten geen belemmering vormen. Voor de hinderafstand inzake het aspect 'stof' geldt, dat deze niet tot aan het projectgebied reikt. Dit geldt wel voor de hinderafstand vanwege het aspect 'geur', echter geldt dat geurhinder wordt veroorzaakt door de kerosinedampen van de vliegtuigen. Daarmee samenhangende activiteiten kunnen op basis van het bestemmingsplan "Rotterdam

The Hague Airport” op een minimale afstand van 400 meter van het projectgebied plaatsvinden. Daarmee wordt ook aan de hinderafstand voor het aspect ‘geur’ voldaan.

Op grond van zowel de VNG-uitgave als de Rotterdamse systematiek wordt gesteld, dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de vergunde rechten van de aanwezige bedrijven niet ingeperkt. Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

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.

Wegverkeerslawaaï

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk woningen. Deze woningen zijn gelegen binnen de toetsingszone van zowel de A13 als de Van der Duijn van Maasdamweg. Daartoe is een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹. De relevante niet-zoneplichtige Schipholstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens in het onderzoek betrokken.

Uit de rekenresultaten kan voor het ontwerp het volgende worden geconcludeerd t.a.v. wegverkeerslawaaï:

- De geluidsbelasting (na aftrek conform art. 110g Wgh) vanwege de A13 (max 50 dB), Van der Duijn van Maasdamweg (max. 57 dB) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet de maximaal te verlenen ontheffingswaarde (53/63 dB). Het toepassen van dove gevels is niet noodzakelijk.
- Vanwege het verkeer op de niet-zoneplichtige Schipholstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur zijn maximale geluidsbelastingen berekend tot 57 dB. Uitgaande van de normstelling voor gezoneerde wegen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) met maximaal 9 dB. Omdat voor 30 km/uur wegen geen wettelijke normen zijn vastgelegd, is het vaststellen van een hogere waarde voor deze wegen niet mogelijk en noodzakelijk. Deze weg is wel meegewogen in de gecumuleerde geluidsbelasting t.b.v. Bouwbesluit.

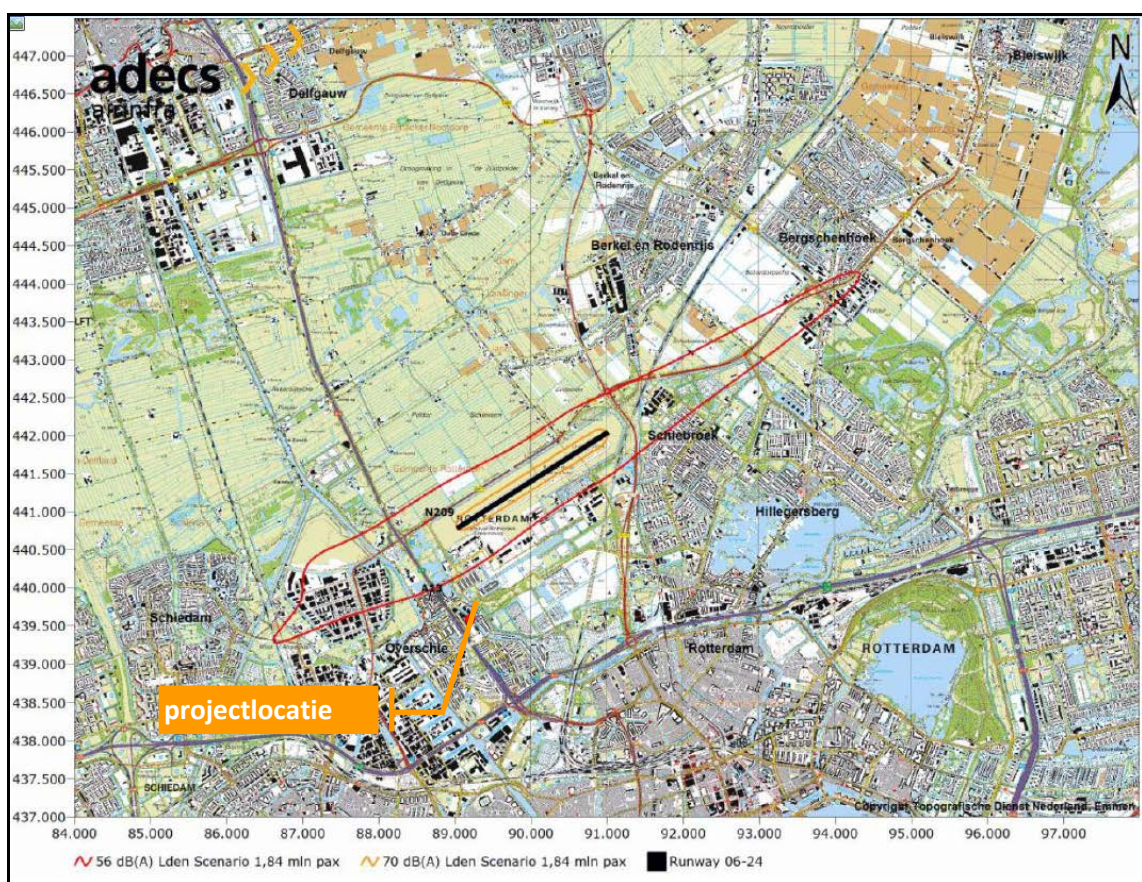
Het is gezien de locatie redelijkerwijs niet mogelijk om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. De in het akoestisch rapport voorgestelde bron- en overdrachtsmaatregelen sorteren niet voldoende effect, zijn niet doelmatig, dan wel ontmoeten bezwaren van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Voor woningen met een geluidsbelasting hoger dan 53 dB (norm voor de geluidluwe gevel conform ontheffingsbeleid Rotterdam) moet door een akoestisch gunstige indeling van de woning een goed akoestisch klimaat worden gecreëerd. Alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte (gecumuleerde geluidbelasting ≤ 53 dB na aftrek conform het gemeentelijk geluidbeleid, zie paragraaf 2.8) waardoor sprake is van een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

¹ Buro Bouwfysica, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï “Poort 16Hoven” te Rotterdam, maart 2019, referentie 18287.07.

Met de gekozen stedenbouwkundige opzet is sprake van een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit betekent dat t.b.v. de planologische procedure hogere waarden voor de woningen moeten worden vastgesteld vanwege de A13 en de Van der Duijn van Maasdamweg.

Luchtvaartlawaaai

Het vliegveld is aangemerkt als een gezoneerd industrieterrein en bevindt op circa 250 meter ten noordoosten van het projectgebied. Omdat het projectgebied niet binnen de 50 dB(A)-contour ligt, is toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder niet aan de orde. Ook de 35 Ke-zone, waarbinnen geen nieuwe woningen en/of andere geluidsgevoelige objecten mogen worden opgericht, strekt zich niet over het projectgebied uit. Vanwege de ligging buiten deze twee contouren wordt geconcludeerd, dat het aspect luchtvaartlawaaai niet nader beschouwd hoeft te worden.



Afbeelding 8: Ligging projectlocatie ten opzichte van 56 Lden $\approx$ 35 Ke contour van RTHA.

Ondanks dat geen wettelijke, ruimtelijke en akoestische gronden aanwezig zijn om de beoogde transformatie te weigeren, heeft Rotterdam in 1998 de “motie van Beynen” aangenomen. Hierin is bepaald, dat binnen de 20 Ke-contour in principe geen nieuwe woningen worden gebouwd of er moet sprake zijn van:

- woningen, die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing (vervangende nieuwbouw) of woningen, die een open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing opvullen, doch uitsluitend indien sprake is van zwaarwegende belangen en bebouwing op kleine schaal;
- woningen, die om redenen van bedrijfs- of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn, doch uitsluitend in incidentele gevallen.

Het projectgebied bevindt zich binnen de 20 Ke-contour. Op dit moment is hier sprake van incurante bebouwing ten behoeve van een maatschappelijke voorziening. Met de beoogde ontwikkeling wordt deze bebouwing vervangen en wordt voorzien in de realisatie van een kleinschalig grondgebonden woningbouwproject op een locatie die kan worden aangemerkt als verdichtingslocatie. Daarmee wordt voldaan aan de uitzonderingsbepalingen uit de motie van Beynen. Daarbij wordt opgemerkt, dat bij de nieuw te bouwen woningen wordt voorzien in zodanige geluidwering dat een goed woon- en leefklimaat in de woning wordt gegarandeerd. Omdat op RTHA in principe niet 's nachts wordt gevolgen, is ook de nachtrust van toekomstige bewoners geborgd. Tevens draagt de realisatie van het bouwplan bij aan een aantrekkelijk Overschie en voorziet het in de groeiende vraag naar nieuwe woningen.

Conclusie

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, maar een ontheffing van de Wet geluidhinder is wel noodzakelijk omdat de geluidsbelasting (na aftrek conform art. 110g Wgh) vanwege de A13 en de Van der Duijn van Maasdamweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in 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.

Eén van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. Binnen het projectgebied wordt voorzien in de realisatie van 28 woningen. Het voornemen 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. Daarnaast ligt de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootchalige Concentratiekaart Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2020 tussen de 18 en 20 µg/m³ respectievelijk tussen 20 en 25 µg/m³. De concentratie PM₁₀ bedraagt in 2030 minder dan 18 µg/m³; voor NO₂ is dit een concentratie tussen 15 en 20 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen, zodat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is dan ook

niet noodzakelijk. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

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.

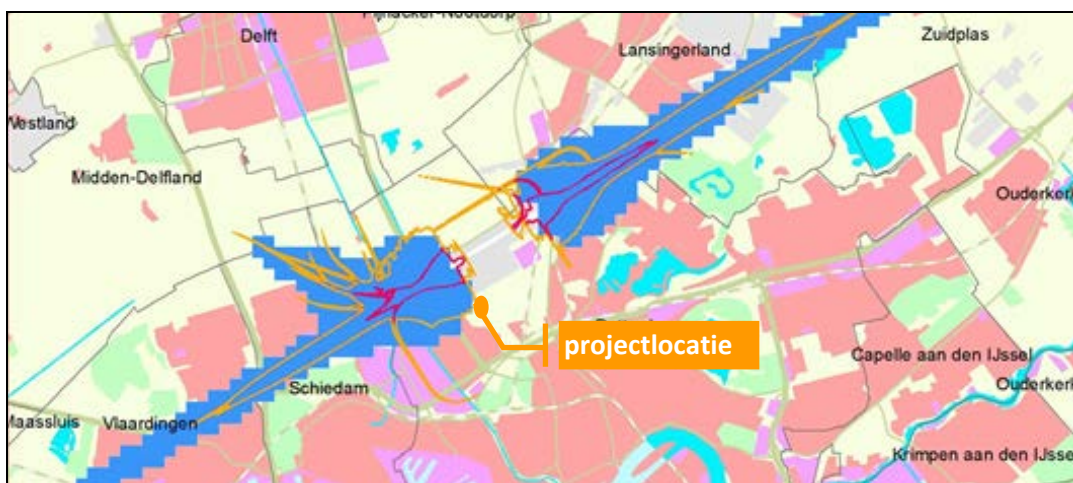
In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% 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.

Ten behoeve van het bestemmingsplan "Zestienhoven" is een onderzoek² naar het aspect externe veiligheid uitgevoerd. Aangezien dit rapport recent is opgesteld en in dit onderzoek ook het beoogde bouwplan Poort 16Hoven is meegenomen, kan dit onderzoek als onderbouwing gebruikt worden.

Uit dit onderzoek blijkt, dat het transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en door buis voor de beoogde ontwikkeling geen beperking vormt. Dit geldt ook voor de in de omgeving aanwezige stationaire risicobronnen. Uitzondering vormt Rotterdam The Hague Airport. Vandaar dat in het vervolg van deze paragraaf alleen op deze risicobron wordt ingegaan.

Rotterdam The Hague Airport

Het plaatsgebonden risico van het vliegverkeer is weergegeven in afbeelding 9. De rode en oranje contour in deze afbeelding vertegenwoordigen respectievelijk de 10^{-6} en 10^{-7} plaatsgebonden risicocontouren. De beoogde ontwikkeling ligt buiten deze risicocontouren, waardoor deze contouren geen belemmering vormen.



Afbeelding 9: Plaatsgebonden risicocontouren RTHA.

² Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam, Bestemmingsplan Zestienhoven Onderzoek risico externe veiligheid en verantwoording groepsrisico, augustus 2018, projectcode: 2017-0003.

Groepsrisico

De beoogde ontwikkeling ligt binnen het verantwoordingsgebied groepsrisico, waarbij in de huidige situatie gezien het ontbreken van een populatie in het betreffende vak van 250 bij 250 meter geen groepsrisico berekend is (groepsrisico is nul). In het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid is een groepsrisicoberekening uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de bouw van 50 woningen ter plaatse van het projectgebied. Uit deze berekening blijkt, dat het groepsrisico onveranderd blijft. Omdat de beoogde ontwikkeling ook nog eens voorziet in de bouw van slechts 28 woningen, wordt gesteld dat een nadere verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde is.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen niet leiden tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Desalniettemin ligt het projectgebied bij een eventuele rampsituatie binnen de invloedsfeer van de rijkswegen A13 en A20 en de spoorlijn Rotterdam - Gouda. 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.

Voor het projectgebied is een tweetal onderzoeken uitgevoerd. Voor het oostelijk deel (ter plaatse van het te slopen gebouw) zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten aan som PCB aangetoond³. De kleiige bodem alhier is ten hoogste licht verontreinigd met som PAK. Het grondwater ter plaatse is licht verontreinigd met barium, benzeen, som xylenen en naftaleen. De lichte verontreinigingen aan vluchtige aromaten (benzeen en/of som xylenen) en naftaleen die zijn aangetoond in het grondwater zijn vermoedelijk (deels) te relateren aan het voormalig gebruik van de brandstoftank. Aangezien ten hoogste licht verhoogde gehalten zijn aangetoond, wordt aanvullend onderzoek hiernaar niet nodig geacht. Wel dient bij verwijdering van een buitenwerking gestelde bovengrondse brandstoftank rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van een (geringe) restverontreiniging onder de tank. De ervaring leert namelijk dat, bijvoorbeeld als gevolg van overvulling, direct onder de tank toch olieverontreiniging aanwezig kan zijn, ondanks dat deze bij de boringen niet is gedetecteerd. Het geheel aan onderzoeksresultaten komt overeen met de toegepaste onderzoeksstrategieën. Het criterium voor nader onderzoek wordt voor de onderzochte

³ Inpijn Blokpoel, Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740, juni 2018, projectcode 14P002513.

parameters niet overschreden. De uitvoering van een nader bodemonderzoek wordt derhalve voor deze locatie niet noodzakelijk geacht.

Voor het westelijk deel van de locatie is een apart bodemonderzoek uitgevoerd⁴. Hieruit blijkt dat de grond ten westen van de school (ter plaatse van het huidige grasveld en aangrenzende basketbalveld) van 0,0 tot maximaal 1,5 meter beneden maaiveld matig tot sterk verontreinigd is met koper, zink en (plaatselijk) lood. Er is hier sprake van een diffuus heterogene bodemverontreiniging met zware metalen waarvan de herkomst onbekend is. Er is geen directe relatie met zintuiglijk waargenomen bijmengingen in de grond. Vermoedelijk is dit gedeelte van de locatie opgehoogd met verontreinigd ophoogmateriaal. De sterke verontreiniging is niet volledig afgeperkt, maar een volledige afperking wordt niet mogelijk/zinvol geacht gezien de diffuus heterogene aard van de verontreiniging. Hoewel sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper, lood en zink, is geen sprake van onaanvaardbare risico's of onbeheersbare situatie. Er is evenmin sprake van asbest.

Omdat ook op dit westelijke deel van de locatie de bouw van woningen is voorzien, zal het deel van de locatie ter plaatse van het huidige grasveld en aangrenzende basketbalveldje ten oosten van het fietspad en ten westen van de huidige school, gesaneerd moeten worden. Voorafgaand daaraan zal een (BUS-)saneringsplan worden opgesteld. Voor deze saneringswerkzaamheden zijn financiële middelen gereserveerd, waarmee het aspect bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

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 Waardenkaart (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 bureau-onderzoek 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.

⁴ Gemeente Rotterdam, Verkennend en aanvullend bodemonderzoek Schipholstraat 76-80 te Rotterdam, juni 2019.

Bewoningsgeschiedenis

Het projectgebied maakte oorspronkelijk deel uit van een (klei-op-)veengebied dat in de 10e-12e eeuw is ontgonnen. Hier werd het veen na de Middeleeuwen afgegraven om als brandstof (turf) te worden benut. De door de turfwinning ontstane meren werden aan het einde van de 18e eeuw drooggemaakt en zo ontstond de Laag Zestienhovense Polder. De nog deels in de omgeving aanwezige strokenverkaveling gaat terug op de middeleeuwse ontginningen. Twee boerderijen die tot in de twintigste eeuw in de directe omgeving aanwezig waren gaan mogelijk terug op boerderijen uit de ontginningsperiode.

Archeologische potentie

Op plaatsen waar het veen nog aanwezig is (hoewel in het bijzonder in een deel van de voormalige Hoog Schieveense Polder) zijn sporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen te verwachten, maar op grond van het vigerende bestemmingsplan worden ter plaatse van het projectgebied geen archeologische waarden verwacht. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) heeft het bouwplan reeds getoetst in het kader van de aanvraag en heeft aangegeven dat nader onderzoek niet aan de orde is.

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 sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); die gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Uit de provinciale interactieve atlas 'Natuurnetwerk Nederland' blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft de Oude Maas, die op ruim 12,8 kilometer ten zuiden van het projectgebied ligt. Ook het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland bevindt zich op ruime afstand van het projectgebied. Het betreft hier enkele gebieden in polder Schieveen op zo'n 1,5 kilometer noordelijk. Gezien deze afstanden, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam en onder de rook van Rotterdam The Hague Airport, wordt gesteld dat de beschermde natuurgebieden niet worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

- strikt beschermde soorten, volgend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn;

- alle overige beschermde soorten, waaronder die uit de Rode Lijst.

Uit een uitgevoerde quickscan blijkt dat het projectgebied door zijn ruige karakter rijk aan leven is en beschutting en voedsel biedt aan veel diersoorten. Verblijfplaatsen van beschermde soorten werden uitgesloten, met uitzondering van de gewone dwergvleermuis. Uit vervolgonderzoek⁵ in het seizoen 2018 is met vrij grote zekerheid een zomerverblijfplaats aangetroffen van deze gewone dwergvleermuis, dat tevens functie heeft als paarverblijf. De verblijfplaats bevond zich in een hoger deel van het te slopen pand. Op basis van de resultaten uit het nader onderzoek is een ontheffing aangevraagd en reeds verleend⁶. Daartoe is tevens een mitigatieplan opgesteld⁷.

Conclusie

Gesteld wordt, dat de voorgenomen ingreep geen invloed heeft op beschermde natuurgebieden. Ten behoeven van de gewone dwergvleermuis is ontheffing verleend met het oog op de sloop van het bestaande pand. Daarmee vindt geen overtreding van de natuurwetgeving plaats, zodat deze wetgeving geen belemmering vormt voor realisatie van woningen.

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 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.

Algemeen kan worden opgemerkt dat de nieuwe woningen worden gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zullen zijn. Dit leidt er tevens toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiëntie) uit het Programma Duurzaam. Voorts zullen de daken worden

⁵ Buro Maerlant, Rotterdam Schipholstraat 67-80, nader onderzoek vleermuizen, oktober 2018.

⁶ Omgevingsdienst Haaglanden, Beschikking Wet natuurbescherming – Soortenbescherming (ODH-2019-00012137), maart 2019.

⁷ Buro Maerlant, Rotterdam Schipholstraat 67-80, mitigatieplan gewone dwergvleermuis – oktober 2018.

voorzien van PV-cellen en zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Het is aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen en het toepassen van LED-verlichting.

De ontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt immers ingespeeld op een bredere differentiatie van woningen. Dit draagt tevens bij aan een opwaardering van het wooncomfort en daarmee ook de leefbaarheid in de buurt.

4.12

Besluit m.e.r.

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 het doorlopen van de m.e.r.-procedure 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, waarbij vooral de onderdelen C en D van belang zijn. Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r. verplicht is. Activiteiten, plannen en besluiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling benodigd is, staan in onderdeel D. Voor beide onderdelen wordt per activiteit de drempelwaarden beschreven.

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.

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van 28 woningen. De beoogde totale omvang blijft ruim onder de drempelwaarden, genoemd in onderdeel D11.2. De beoogde ontwikkeling is daarom niet plan m.e.r.-plichtig.

De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn echter indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Als blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een uitgebreide m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten:

- Kenmerken project / activiteit: qua omvang van het project zit de beoogde ontwikkeling ruim onder de drempelwaarden. Tevens is deze herontwikkeling voorzien op een locatie waar al bebouwing aanwezig is (buurthuis). Het betreft hier reeds bestaand stedelijk gebied, waarbij in de omgeving diverse woningen en commerciële ruimten aanwezig zijn. De realisatie van het bouwplan heeft met betrekking tot verkeer slechts een minimaal effect. De omliggende wegen worden namelijk al gebruikt voor de omliggende functies, alsook voor de eerder in het plangebied aanwezige functies. Het plan voldoet ruimschoots aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit en kan zonder verdere maatregelen worden uitgevoerd.

- Plaats van het project / activiteit: het plangebied ligt in het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Voor de beoogde herontwikkeling zijn meerdere omgevingsaspecten nader beoordeeld en/of onderzocht (zie hiervoor de voorgaande paragrafen).
- Samenhang met andere activiteiten: er is geen samenhang met andere plannen/ontwikkelingen buiten het plangebied. Binnen het projectgebied wordt de realisatie van een woningbouwproject mogelijk gemaakt. De onderzoeken naar de verscheidene milieueffecten zijn in het eerdere deel van dit hoofdstuk toegelicht. Daarnaast belemmert de planontwikkeling de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet.
- Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen: uit de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk blijkt, dat de beoogde herontwikkeling niet leidt tot belangrijke milieugevolgen. De effecten die als gevolg van het project optreden zijn lokaal van aard en hebben geen grensoverschrijdend karakter. Er is daarom geen sprake van onomkeerbare effecten.

De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken.

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 Rotterdam graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, is tussen de gemeente en initiatiefnemer een (ontwikkel)overeenkomst gesloten. Daarmee is het kostenverhaal voor de gemeente verzekerd en vervult de gemeente enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg*

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. Hierbij hebben vier overlegpartners formeel gereageerd; het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR), de Gasunie, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) en de provincie Zuid-Holland.

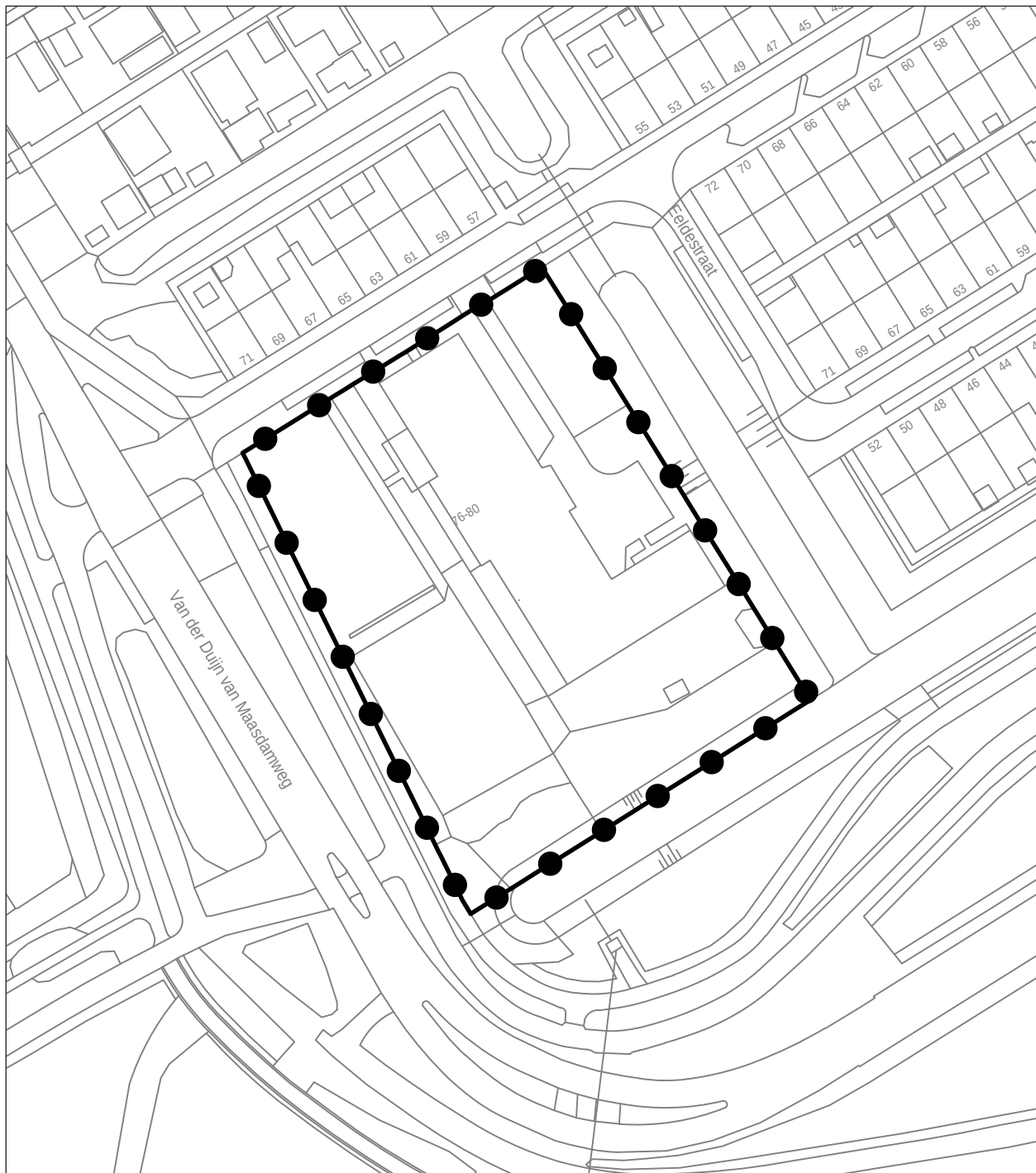
Door alle partijen wordt opgemerkt dat zij niet in hun belangen worden geschaad. BOOR heeft aangegeven graag het definitieve bouwplan te ontvangen zodat deze kan worden beoordeeld. Dit is inmiddels gebeurd en het advies van BOOR is verwerkt in § 4.7. is. Zij hebben aangegeven dat nader onderzoek niet vereist is. Het HHSK geeft aanvullend aan dat voor de toename van het verharde oppervlak een watervergunning bij het hoogheemraadschap moeten worden aangevraagd. Echter is hierover reeds contact geweest en is aangegeven dat watercompensatie niet aan de orde is. De tekst in de toelichting is ook hierop ook aangepast. De provincie, tot slot, heeft aangegeven graag geïnformeerd te worden zodra de aangevraagde ontheffing Natuurbeschermingswet is verleend. Dit is inmiddels gebeurd en de provincie heeft aangegeven hier kennis van te hebben genomen.

Van de overige overlegpartners is geen formele reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied.

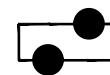
6. CONCLUSIE

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van 28 grondgebonden woningen. De ontwikkeling past binnen de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. De beoogde afwijking van het bestemmingsplan voldoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening, zoals bedoeld in artikel 2.12 Wabo. Voorts geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Wel dient ontheffing te worden verleend van de Wet geluidhinder.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om 28 woningen op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie van de woningen worden gestart, al zal het bouwplan nog ter toetsing aangeboden moeten worden aan Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam in het kader van eventueel nader archeologisch onderzoek.



VERKLARING



Projectgebied

project:

Poort 16Hoven

gemeente:

Rotterdam

fase:

Omgevingsvergunning

opdrachtgever:

Fullhouse vastgoed BV

datum : 12 april 2019

Identificatienummer:

schaal : 1:1.000 (A4)



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

