BOdG ruimtelijk advies

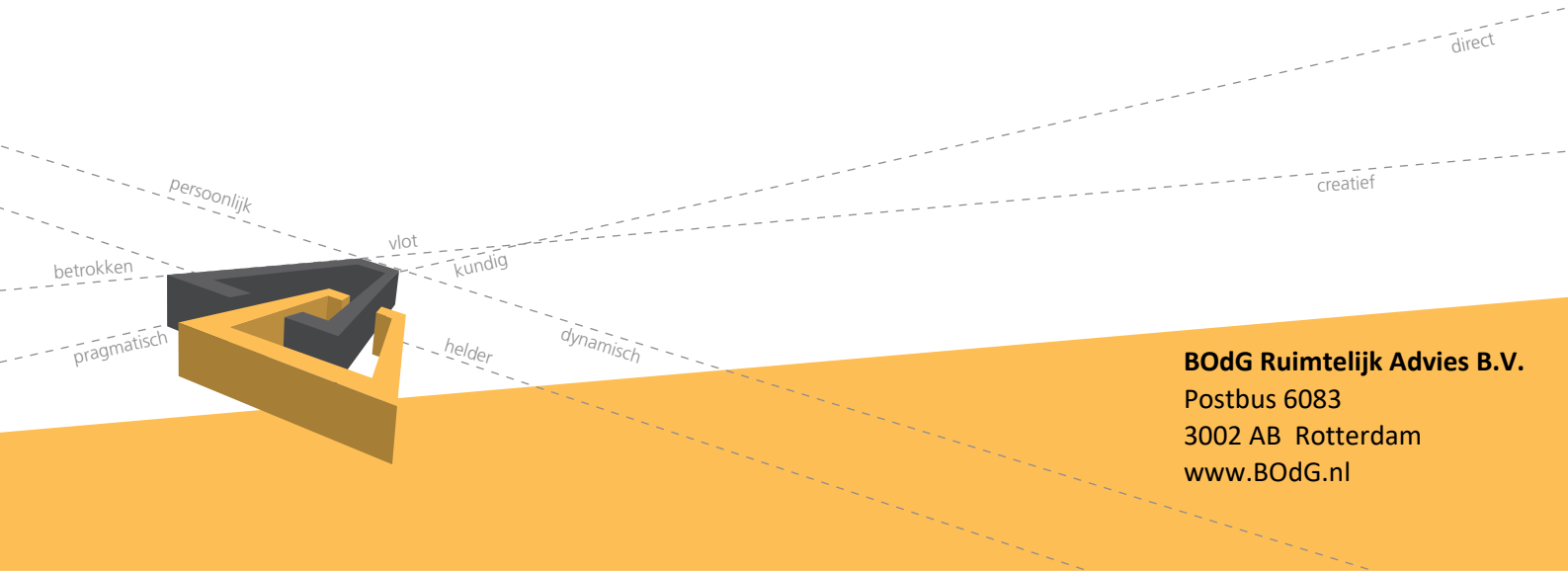
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
TIENGEMETEN MIDDEN, PENDRECHT

20 november 2019

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

TIENGEMETEN MIDDEN, PENDRECHT

Datum	20 november 2019
In opdracht van	[redacted]



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 9

2. BELEIDSKADER 9

2.1 Nationaal beleid 11
2.2 Provinciaal beleid 12
2.3 Gemeentelijk beleid 14

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT 17

3.1 Bestaande situatie 17
3.2 Projectbeschrijving 18

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 Flora en fauna 28
4.9 Duurzaamheid 30
4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 31

5. UITVOERBAARHEID 33

5.1 Financiële uitvoerbaarheid 33
5.2 Vooroverleg 33

6. CONCLUSIE 35

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

1. INLEIDING

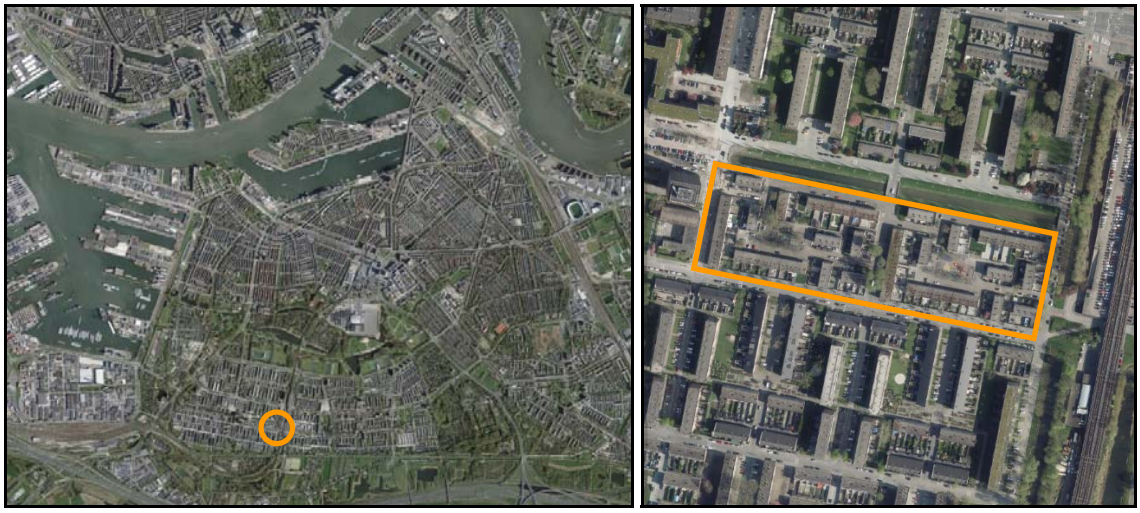
1.1 *Aanleiding*

Na twee decennia van herstructurering is de wijk Pendrecht aanzienlijk vernieuwd. Als laatste kwadrant is nu de Tiengemetenbuurt aan de beurt, waar voor het merendeel van de woningen een renovatie volstaat. Alleen de twee identieke buurtjes aan de singel, ook wel Tiengemeten Midden genoemd, vragen om een gedeeltelijke sloop-nieuwbouwbenadering. Daar waar de grondgebonden woningen nog gerenoveerd kunnen worden, zijn de tweelaagse appartementencomplexen niet meer aanpasbaar aan hedendaagse normen. Daarnaast bestaat de behoefte om het eenzijdige woningaanbod in Pendrecht te diversifiëren.

Ter optimalisatie van de buurt ligt ook een iets gewijzigde positionering van de gebouwen voor de hand. In het geldende bestemmingsplan “Pendrecht” is de huidige stedenbouwkundige opzet echter gedetailleerd vastgelegd. Om de beoogde herstructurering te kunnen realiseren, is herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Daartoe is besloten een ruimtelijke procedure te doorlopen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. Voor deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit document voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

De locatie ligt tussen het Plein 1953 en metrostation Slinge. Het ligt direct ten zuiden van een de Tiengemetensingel, die Pendrecht van oost naar west doorkruist. Deze singel is daarmee één van de meest belangrijke assen in het gebied. Aan de zuidzijde wordt het projectgebied begrensd door de Sliedrechtstraat, in het westen door de Middelharnisstraat en in het oosten door de Ooltgensplaatweg. Het gebied wordt doorsneden door de Melissantstraat. Het westelijke buurtje wordt intern ontsloten door de Papendrechtstraat, het oostelijke door de Halsterenstraat. Beide straten zijn de reden dat de locatie ook bekend staat als ‘Paphal’.



Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied in Rotterdam (links) en in de directe omgeving (rechts).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Pendrecht". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 24 juni 2010 en onherroepelijk sinds 24 september 2010. Inmiddels is een actualisatie van het bestemmingsplan in voorbereiding, maar de herontwikkeling kan hier niet op wachten. Wel zal ervoor worden gezorgd dat de nu te

verlenen afwijking, in het nieuwe bestemmingsplan wordt verwerkt. Binnen het projectgebied bevinden zich diverse bestemmingen (zie afbeelding 2).

Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Pendrecht" (projectgebied omkaderd met oranje bolletjeslijn).

Gezien het woonkarakter van de buurt, is het grootste deel voorzien van de bestemmingen ‘Wonen’, ‘Tuin’ en - voor de noodzakelijke ontsluiting daarvan - de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’. Binnen de woonbestemming zijn woningen toegestaan met daarbij behorende inpandige bergingen / garageboxen. Een aantal garageboxen is echter ook buiten de woningen aanwezig en daarom voorzien van een eigen bestemming ‘Verkeer – Garagebox’. Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding is aangegeven dat de aanwezige woningen uit maximaal twee bouwlagen mogen bestaan en plat moeten zijn afgedekt. Verder is in de gebruiksregels bepaald dat de woningen ook gebruikt mogen worden voor de uitoefening van aan huis geboden beroepen/bedrijven.

De bij de woningen behorende tuinen zijn voorzien van de bestemming ‘Tuin’, waarbinnen (naast aan- en uitbouwen van de woningen en bijgebouwen) alleen in die bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan. Ook uitstekende delen aan gebouwen, zoals balkons, die toegelaten zijn krachtens de aangrenzende bouwbestemming zijn toegestaan. In de bouwregels zijn diverse voorwaarden opgenomen met het oog op het maximaal toegestane bebouwingsoppervlak (50%) en de toegestane bouwhoogtes van aanbouwen (3 meter), bijgebouwen (eveneens 3 meter) en erfafscheidingen (2 meter).

Voor de ontsluiting van de woningen is de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ opgenomen. De gronden binnen deze bestemming zijn hoofdzakelijk bedoeld voor wandelen, verblijven en spelen, maar ook voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen. Daarmee is alles toegestaan ter ontsluiting van de buurt. Ten behoeve van de inrichting van het buitengebied biedt deze bestemming onder andere ruimte aan groenvoorzieningen, waterpartijen en kleinschalige gebouwen voor openbaar nut en verkeers- en vervoersvoorzieningen.

Aanvullend op bovenstaande hoofdbestemmingen is een dubbelbestemming van toepassing, te weten ‘Waarde – Archeologie’. Deze is bedoeld om de belangen te borgen ten aanzien van de archeologische waarde van de ondergrond.

De geldende bestemmingen staan realisatie van woningen zondermeer toe. Echter is het huidige bestemmingsplan dermate gedetailleerd van aard dat daarmee geen sprake is van flexibiliteit. De iets gewijzigde stedenbouwkundige opzet is daardoor niet zozeer in strijd met de geldende bouw- en gebruiksregels, maar wel met de positionering van de bouwvlakken. Het bestemmingsplan biedt hiertoe onvoldoende *binnenplanse* afwijkingsmogelijkheden, vandaar dat, vooruitlopend op de algehele herziening van het bestemmingsplan, is gekozen voor het doorlopen van een *buitenplanse* afwijkingsprocedure.

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 deze ontwikkeling 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 gelijktijdig aangevraagd met de bouwaanvraag. Dat wil zeggen dat na het doorlopen van de procedure ten behoeve van de planologische afwijking de daadwerkelijke bouw ook van start kan gaan.

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.

Nationaal Programma Rotterdam-Zuid (NPRZ)
In september 2011 heeft de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties tezamen met de gemeente Rotterdam en andere partners (corporaties, kennis-/zorginstellingen en ondernemers) een handtekening gezet onder het Nationaal Programma Rotterdam-Zuid. Met deze ondertekening geven deze partijen uitwerking aan het advies, dat de commissie Deetman/Mans eerder dat jaar in opdracht van het Rijk opstelde. Deze commissie stelde dat Rotterdam-Zuid een omvangrijke stapeling van sociaal-economische problemen in het zwakste deel van de woningmarkt in Nederland kent.

In het NPRZ staat de ambitie beschreven hoe Rotterdam-Zuid er in 2030 uit moet zien. De doelstelling hierbij is dat het gemiddelde van de wijken op Rotterdam-Zuid in 2030 vergelijkbaar wordt met het gemiddelde van de vier grote steden. Dit houdt voor de fysieke

pijler onder meer in, dat het de ambitie is om de wijken meer divers te maken: qua woningaanbod, bevolkingssamenstelling, voorzieningen en inkomensniveau. Door het creëren van aantrekkelijke woonmilieus worden de mensen die het sociaal en economisch beter krijgen (en nu vaak verhuizen) voor Zuid behouden. Hiervoor zijn investeringen nodig in de woningvoorraad en in de randvoorwaarden die de aantrekkelijkheid van het wonen bepalen. Uitgangspunt voor deze aantrekkelijke woonmilieus voor heel Zuid zijn de drie typen woonmilieus die in potentie aanwezig zijn: centrumstedelijk, rustig stedelijk en groenstedelijk wonen. Voor Pendrecht is het de ambitie om een groenstedelijk woonmilieu te ontwikkelen.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De ontwikkeling past wat betreft functie binnen het vigerende bestemmingsplan, maar wijkt door de gewijzigde stedenbouwkundige opzet op een aantal onderdelen af. Hierdoor komt een klein deel te liggen op de gronden waarvoor een andere bestemming geldt. Door de gewijzigde ligging en het grotere oppervlak van de woningen neemt het totale aantal woningen binnen de twee buurten af van 152 op dit moment, naar 134 in de toekomstige situatie. Niet alles wordt gesloopt; een deel van de woongebouwen (nu bestaande uit 56 eengezinswoningen langs de Papendrechtstraat en de van Halsterenstraat) blijft behouden en wordt geheel gerenoveerd.

Afbeelding 3: De beoogde nieuwe situatie (de donkergekleurde vlakken zijn de te behouden woningen).

Deze ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang, anders dan dat het tegemoet komt aan de wensen op grond van het NPRZ. Vanwege het bestaande woonkarakter van de buurt (bestaand stedelijk gebied) en de afname van het aantal woningen, behoeft de voorgenomen ontwikkeling niet als stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt. Toetsing aan de 'ladder' voor duurzame verstedelijking is dan ook niet aan de orde. Zoals aangegeven waren de woningen immers al mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan. Gesteld wordt dat de ontwikkeling past binnen het nationale beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Het provinciale omgevingsbeleid voor de fysieke leefomgeving bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Naast de kaders

maken uitvoeringsprogramma's en plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit, deel uit van het provinciale omgevingsbeleid. In de uitvoeringsprogramma's en plannen zijn operationele doelstellingen opgenomen om zichtbaar te maken op welke wijze het beleid wordt gerealiseerd.

Omgevingsvisie Zuid-Holland
De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 april 2019 in werking is getreden, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: the next level.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid, Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Omgevingsverordening Zuid-Holland
Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 20 februari 2019 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 april 2019 in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen.

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om de bebouwde ruimte beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele ruimtelijke plannen.

Conclusie provinciaal beleid
Met de realisatie van de beoogde ontwikkeling wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan de provinciale doelstelling om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan het behoud en de versterking van bestaande stedelijke gebieden. De ontwikkeling vormt het sluitstuk van de herstructurering van de wijk Pendrecht, waarbij de verbetering van de woon- en leefomgeving voorop staat. Dit draagt bij aan een duurzame verbetering van de

omgevingskwaliteit. Ook sluit de beoogde herstructurering aan bij de wens om een grotere woningdiversiteit in dit deel van Rotterdam te verkrijgen. Daarnaast is een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook conclusie § 2.1) niet aan de orde. Gesteld wordt, dat de beoogde herstructurering in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

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.

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. Het plangebied maakt hiervan geen deel uit. Wel wordt in de Stadvisie gesteld, dat Rotterdam in bestaand stedelijk gebied bouwt om te kunnen voorzien in de woningbehoefte. Herstructurering van de Tuinsteden en de oude wijken op Zuid maakt daarvan onderdeel uit. Daarbij is het wenselijk om woonmilieus te realiseren die selectieve migratie tegengaan, zodat een evenwichtige Rotterdamse bevolkingssamenstelling optreedt. Hierbij worden drie gewilde woonmilieus onderscheiden: centrum stedelijk, rustig stedelijk en groen stedelijk. Het projectgebied is aangemerkt als zoekgebied voor een groen stedelijk woonmilieu: grondgebonden koopwoningen gericht op gezinnen met (veel) privé-tuinen.

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:
    - de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
    - te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen donder druk staat; en
    - woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:
    - een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad,
    - ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden, en
    - energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:
    - het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
    - betaalbaarheidsproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk,
    - goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken,

- toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt, en
- 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.

Masterplan Pendrecht 2004
In het Masterplan Pendrecht worden de ontwikkelingen van toen beschreven. Dit Masterplan legde de basis voor de gebiedsafspraken en de herziening van het bestemmingsplan (2010). De opgave voor Pendrecht was om een meer aantrekkelijke woonwijk voor iedereen te maken. Sommige maatregelen waren: meer koopwoningen te maken (minimaal 47%), woningen creëren die geschikt waren voor gezinnen, tweeverdieners en alleenstaanden en het aandeel kleine gestapelde woningen te verkleinen. Ook het groene en open karakter moest worden benut, de wijk moest kunnen profiteren van de verbetering van het Zuiderpark. De ambitie van de herstructureringsopgave was om het ruimtelijke karakter van de wijk zodanig aan te passen dat er in Pendrecht een duurzame omgeving ontstond met daarin gedifferentieerde woonmilieus, waarbij tegelijkertijd de specifieke ruimtelijke kwaliteiten behouden blijven.

Visie Pendrecht 2020
In het voorjaar van 2008 is het opstellen van de Visie Pendrecht 2020 opgestart voor het maken van keuzes over de toekomst van ontwikkellocaties die buiten de visie 2000-2010 waren gebleven. De kernambitie van deze visie is om een aantrekkelijke en toekomstbestendige Tuinstad te maken. Andere belangrijke ambities zijn een divers aanbod van woningen te creëren met veel grondgebonden woningen met tuin, maar ook woningen voor senioren en starters. De ruimtelijke structuur van de wijk, de singels, de wegen en het gemeenschappelijke groen is weer in oude glorie hersteld, maar er is ook meer ruimte gekomen voor andere woonvormen binnen de woonvelden. Het stadshart is weer het gezellige en levendige ‘hart van de wijk’, er is een goed voorzieningenaanbod voor jong en oud. Het is een wijk voor iedereen, met name voor gezinnen, waarbij de bijzondere stedenbouwkundige opzet van Lotte Stam Beese is behouden, maar wel vernieuwd.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling past binnen het gemeentelijk beleid. Deze ontwikkeling leidt tot de realisatie van een type woning dat aansluit bij de huidige vraag en de gewenste verbetering van de leef- en woonkwaliteit binnen Pendrecht. Hierdoor kunnen woningen gerealiseerd worden in een hoogwaardig woonmilieu. Deze ontwikkeling draagt tevens bij aan de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 Bestaande situatie

Pendrecht behoort tot de zuidelijke tuinsteden die zijn aangelegd op wat in de vroege Middeleeuwen bekend stond als de Riederwaard; een groot deel van het deltagebied ten zuiden van de Nieuwe Maas. Het gebied bestond toen uit een veenlandschap met natuurlijke kreken voor de afwatering. De delta van de Maas had in de vroege Middeleeuwen een heel andere structuur dan tegenwoordig. Na drooglegging van de eerste polders werd de aangeslibde grond omsloten door een nieuwe dijk. Desondanks bleef het gebied niet voor overstromingen gespaard. De grootste ramp die het gebied teisterde was de Sint Elisabethsvloed in 1421. Het gebied ten zuiden van de nieuwe Maas bestond in 1460 niet meer uit land, maar uit slijk en uiterwaarden. Toch bleef het gedurende de middeleeuwen vrijwel voortdurend bewoond. Omdat herbedijking in één operatie niet mogelijk was, moesten kleine delen land afzonderlijk worden teruggewonnen. In deze periode ontwikkelden bijna alle bebouwde kernen, van oorsprong vissersdorpen, zich tot landbouwdorpen.

In de tweede helft van de negentiende eeuw ontstond er vanuit de gemeente Rotterdam groeiende behoefte aan uitbreiding van het grondgebied aan de linker Maasoever. Het voortbestaan van het oude kleidorp Charlois als zelfstandige gemeente zou op den duur onmogelijk worden en in 1895 werd deze gemeente door Rotterdam geannexeerd, waardoor ook de polder Charlois tot de gemeente Rotterdam ging behoren. Enkele jaren daarna werd door Rotterdam begonnen met grote havenuitbreidingen. De geweldige economische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid bracht ook een sterke groei van de bevolking met zich. Woongebieden als de Afrikaanderwijk, de Bloemhof, Tarwebuurt, Carnissebuurt en Charlois werden in de eerste jaren van industrialisatie gebouwd, maar lieten echter veel te wensen over: eentonige straten, de directe nabijheid van haven of industrie en de slechte kwaliteit van de huizen zelf. Een groot deel van de voormalige gemeente Charlois bleef nog lange tijd agrarisch gebied.

Met de planontwikkeling voor de woongebieden op het zuidelijk stadsdeel werd reeds aan het begin van de 20e eeuw gestart. Het eerste gemeentelijke plan waarin een mogelijke stadsvorming op 'zuid' werd uiteengezet, bestemde vrijwel het gehele agrarische gebied van het vroegere Charlois tot woongebied. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog waren tuindorp Vreewijk en tuindorp Sportdorp gerealiseerd, maar toch bleven grote delen onuitgevoerd. Het ‘Uitbreidingsplan in hoofdzaak Linker Maasoever’, opgesteld in 1949, haakt in op een aantal grote lijnen die reeds in het vorige plan voor de oorlog waren uitgezet. Dit uitbreidingsplan was het richtinggevend kader voor de completering van het zuidelijk stadsdeel bestaande uit de wijken Pendrecht, Zuidwijk, Lombardijen en IJsselmonde en het Zuiderpark.

Pendrecht werd opgebouwd rondom een geometrisch stramien van wijkontsluitende hoofdwegen en waterlopen, waardoor een strak en rechthoekig woongebied is ontstaan. De hoofdstructuur deelt de wijk in vier buurten of 'woonvelden', ieder opgebouwd uit 800 tot 1200 woningen. Er is zowel hoog- als laagbouw gerealiseerd. Door hun ruime opzet en groene karakter heeft Pendrecht de benaming 'Zuidelijke Tuinstad' gekregen.

De architectuur in Pendrecht is zeer bekend en is het geesteskind van architecte en stedenbouwkundige Lotte Stam-Beese. Zij heeft de wooneenheid of 'stempel' ontworpen. Dit is een vaste combinatie van flats en eengezinswoningen, gegroepeerd rond een gemeenschappelijke tuin. Vele variaties op de wooneenheid zijn uiteindelijk in Pendrecht toegepast. De historische ontwerpprincipes zijn nagenoeg geheel intact gebleven tijdens de realisatie en verbinden de schaal van de woning met die van de wijk. Dit maakt Pendrecht uniek in zijn soort.

Afbeelding 4: Zicht op de buurt Tiengemeten Midden als onderdeel van pendrecht.

Zoals heel de wijk is ook Tiengemeten Midden te karakteriseren als naoorlogse architectuur en stedenbouw, of tuinstedelijk gebied. De twee buurtjes zijn dan ook te typeren als ‘stempels’; ze zijn volkomen identiek. Maar waar Pendrecht een grote homogeniteit kent in zijn stempels wijken deze twee behoorlijk af. De belangrijkste afwijking zit hem in de in zichzelf gekeerde stedenbouwkundige opzet en stenige inrichting. Deze maakt dat de interne woonkwaliteit zich niet kan meten met de Pendrechtse standaard en dat de sociale controle van buitenaf zeer beperkt is.

3.2 *Projectbeschrijving*

Zoals aangegeven betreft de ontwikkeling een gedeeltelijke sloop-nieuwbouw, maar blijft een aantal bouwblokken ook behouden. Deze worden geheel gerenoveerd. Ten aanzien van deze te renoveren bouwblokken (zie afbeelding 3) bestaat geen strijdigheid met het nu geldende bestemmingsplan. Hiervoor is het dus niet noodzakelijk om af te wijken van het bestemmingsplan, waardoor deze renovatie dus ook buiten beschouwing gelaten kan worden in deze ruimtelijke onderbouwing. Volledigheidshalve wordt wel aan de gehele ontwikkeling aandacht besteed.

De opgave

De primaire opgave is de transformatie van het woningaanbod. De buurt telt nu 96 galerijwoningen en 56 eengezinswoningen. Daarmee is in totaal sprake van 152 woningen. Deze vallen allemaal binnen de sociale huursector. Met de aanpak van de buurt wordt deze

getransformeerd naar een volledig grondgebonden programma. In de nieuwe situatie zal sprake zijn van 28 woningen in de vrije sector huur en 106 woningen in de sociale huur. In totaal is daarmee in de nieuwe situatie sprake van 134 woningen, waarbij het behoud van de reeds bestaande grondgebonden woningen als belangrijke voorwaarde geldt.
Door de combinatie van sloop-nieuwbouw, het ophogen van het maaiveld, de aanwezige rioolvervangingsopgave en de aanpak van de buitenruimte, vormt de vernieuwingsopgave ook een kans om de bestaande stedenbouwkundige structuur te verbeteren.

De ingrepen in de buurt
Het huidige ontwerp van Tiengemeten Midden bestaat uit zes galerijflatgebouwen en 14 blokken met eengezinswoningen. De woningen zijn sterk verouderd en voldoen niet aan de eisen van nu. Doordat de appartementen maar twee lagen beslaan en via een galerij worden ontsloten zijn ze niet langer toekomstbestendig en inwisselbaar voor grondgebonden woningen. Deze blokken worden dan ook gesloopt, daar waar de nu aanwezige grondgebonden woningen worden gerenoveerd.

Afbeelding 5: Geel zijn de te behouden blokken, de blauwe worden gesloopt.

Bij de herontwikkeling is in het bijzonder aandacht besteed aan de gewenste kwaliteitsimpuls; zo wordt optimaal geprofiteerd van de aanwezige singel en is de centrale verblijfsruimte versterkt door de auto-ontsluiting minder nadrukkelijk aanwezig te laten zijn. Hoewel de introvertheid van de bestaande buurt een zekere kwaliteit heeft, is gekozen voor meer openheid waardoor sprake kan zijn van voldoende sociale controle en openbaarheid. Dit wordt onder andere bereikt door op enkele strategische plekken de bebouwingsstructuur open te breken waardoor het centrale hof uit zijn isolement wordt getrokken. Daarnaast is voorgesorteerd op een duurzame nieuwe invulling. Dat betekent niet alleen een autoluwe woonomgeving, maar vooral een buurt met ruimte voor meer groen en waterinfiltratie en zorgvuldig vormgegeven en beheerde erfafscheidingen. De nieuwe woningen zullen ruimte bieden voor een wooncarrière in de buurt, waardoor ook mensen met een groeiend inkomen in staat zijn in de buurt te blijven wonen of zich in de buurt te vestigen.

Parkeren en ontsluiting
De locatie ligt in een “verblijfsgebied” (30km/h) en is goed ontsloten voor auto, fiets en openbaar vervoer. De A15 is op twee manieren te bereiken, via de Sliedrechtsestraat, Krabbedijkestraat en Groene Kruisweg of via de Ooltgensplaatweg-Slinge en Vaanweg.

Op loopafstand bevindt zich het metrostation Slinge. Bij het metrostation ligt een P&R-locatie. Deze heeft een sterke aantrekkende werking op forensen uit aanliggende randgemeenten. De parkeerdruk is daardoor in deze directe omgeving overdag hoog. Een voorziening om de parkeerpockets minder openbaar te maken is essentieel. Door de stedenbouwkundige opzet krijgen de binnengebieden van de bouwvlekken een autoluw karakter. Wel blijft het binnengebied bereikbaar voor de hulpdiensten. De huidige binnenstraten zullen in het midden geknipt worden. Door de situering van de parkeerpockets aan de achterzijde van de woningen langs de singel verliest de weg langs de Tiengemetensingel voor een groot deel zijn functie; er dient minimaal een overrijdbare rijloper behouden te worden. Inzet is enkel een trottoir tussen de nieuwbouwwoningen en singel.

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst wordt aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 over parkeren beleid vastgesteld. Het betreft de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” (hierna: de beleidsregeling) die op 21 februari 2018 in werking is getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto’s én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken. Met de “Parapluherziening parkeernormering Rotterdam” is de toetsing aan deze normen ook juridisch-planologisch vastgelegd. Ook de nieuwbouw binnen Tiengemeten Midden zal hier zondermeer aan moeten voldoen. Toetsing aan dit beleid vindt plaats bij de behandeling van de bouwaanvraag, maar vooruitlopend daarop kan reeds worden vermeld dat het parkeren geheel binnen de buurt is opgelost. Binnen het stedenbouwkundig plan zijn de parkeerplaatsen gedimensioneerd conform de Rotterdamse standaard. Tevens zal sprake zijn van voldoende en hoogwaardige stallingsruimte voor de diverse vervoersmiddelen van de bewoners, van bakfiets tot scootmobiel. Dit betekent voor de grondgebonden woningen dat een berging wordt gerealiseerd van 5 m^2 per woning, conform het bouwbesluit.

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 betrekt de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta.

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). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Dit programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om de beoogde herstructurering Tiengemeten Midden te realiseren. Hiertoe worden de aanwezige zes galerijflatgebouwen gesloopt en komen hiervoor grondgebonden woningen in de plaats. In de huidige situatie is een groot deel van het projectgebied bebouwd, dan wel voorzien van bestrating. Een eventuele toename van het verhard oppervlak zal dan nooit meer bedragen dan 500 m^2, waardoor de ontwikkeling op grond van het compensatiebeleid van het waterschap binnen de categorie 'kleine ruimtelijke ontwikkelingen' valt. Voor deze categorie geldt geen compensatieplicht geldt. Daarnaast wordt gesteld, dat naar verwachting eerder sprake zal zijn van een vergroening van het projectgebied. Immers is het de wens om de buitenruimte daar waar mogelijk zo groen mogelijk in te richten in combinatie met waterinfiltratiemogelijkheden.

In (de omgeving van) het projectgebied is momenteel een gemengd rioolstelsel aanwezig. Door de beoogde herstructurering bestaat direct de mogelijkheid om dit rioolstelsel op grotere schaal te vervangen door een gemengd stelsel. De (nieuwe) woningen worden hierop aangesloten. Daar waar mogelijk wordt het hemelwater afgekoppeld. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het voor de nieuwe bebouwing van belang om duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en

PAK´s-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Het projectgebied ligt niet op een waterkering of binnen de daarbij behorende beschermingszones. De meest nabijgelegen waterkering betreft een secundaire waterkering ter hoogte van het Portlandsepad; deze ligt op zo'n 900 meter van het projectgebied. De waterkerende functie van dit dijklichaam wordt door de beoogde herontwikkeling niet nadelig beïnvloed.

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 "Pendrecht" blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier de activiteiten binnen de bestemmingen 'Gemengd 3' en 'Maatschappelijk - 2', zoals maatschappelijke voorzieningen, kantoren, detailhandel, dienstverlening, horeca en bedrijven tot en met categorie 2. In alle gevallen betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2. Dergelijke inrichtingen worden op grond van het geldende bestemmingsplan toelaatbaar geacht in een woonomgeving. Zo zijn deze functies direct naast en/of onder woningen toegestaan. Daarnaast blijven de huidige afstanden tussen deze voorzieningen en de woonfunctie gerespecteerd. Op sommige plekken komt de nieuwe bebouwing zelfs op een iets grotere afstand te staan.

Op grond van bovenstaande beschouwing 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 wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

De beoogde posititeverandering leidt ertoe dat de beoogde woningen dichter op diverse wegen gerealiseerd kunnen worden. Vandaar dat ten aanzien van deze bronnen een akoestisch onderzoek[1] is uitgevoerd. Omdat de beoogde herstructurering ook plaats vind binnen de geluidzone van een spoorweg (metrolijn) en van een gezoneerd industrieterrein, is in dit onderzoek ook aan deze bronnen aandacht besteed.

Wegverkeerslawaai

Het projectgebied ligt binnen de toetsingszone van de volgende wegen: Slinge en Zuiderparkweg. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt.

In de omgeving van het projectgebied zijn ook nog enkele 30 km/h-wegen gelegen, zoals de Ooltgensplaatweg, Sliedrechtstraat, Melissantstraat, Middelharnisstraat en Tiengemetensingel. Deze wegen vallen buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing aan de in deze wet opgenomen normen voor wegverkeerslawaai niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de gezamenlijke geluidsbelasting van deze wegen is. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 50 dB en is berekend bij de woningblokken op de hoek van de Sliedrechtstraat en Middelharnisstraat en op de hoek Sliedrechtstraat en Melissantstraat. De geluidbelasting op de overige voor- en/of zijgevels die direct aan een 30 km/u weg zijn gelegen, bedraagt langs de Middelharnisstraat en de Melissantstraat 48 – 49 dB, langs de Sliedrechtstraat 49 dB en langs de Ooltgensplaatweg 48 dB. Op de overige gevels van de (nieuwbouw)woningen binnen het projectgebied bedraagt de geluidbelasting niet meer dan 46 dB. Ondanks dat op enkele blokken sprake is van een beperkte overschrijding van de richtwaarde, wordt geconcludeerd dat sprake is van een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat.

Ten oosten van het projectgebied bevindt zich een metrolijn, waarop twee metrolijnen actief zijn (lijn D en E). Omdat deze lijnen niet zijn opgenomen op een geluidplafondkaart of een zonekaart spoorwegen, dienen deze lijnen als ‘wegverkeer’ aangemerkt te worden. Omdat de metrolijn binnen de bebouwde kom ligt en bestaat uit twee sporen, bedraagt de zonebreedte 200 meter. Deze zone strekt zich uit over het projectgebied, zodat toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Uit de berekeningen blijkt, dat de geluidbelasting vanwege de metro’s maximaal 63 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hierbij overschreden; dit geldt niet voor de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Industrielawaai

In december 2010 is door diverse partijen, waaronder de gemeente Rotterdam, het ‘Convenant geluidruimte Waal-/Eemhaven’ ondertekend. In dit convenant zijn afspraken

[1] Kraaij Akoestisch Adviesbureau, Akoestisch onderzoek herontwikkeling Papendrechtstraat en Halsterenstraat (PapHal) te Rotterdam, november 2019, projectnummer: B.1923.R01.

vastgelegd over de geluidsruimte en -verdeling bij vergunningverlening op basis van de Wabo en de geluidseffecten hiervan op de ruimtelijke ordening in de omgeving. In dit convenant wordt onderscheid gemaakt tussen het communicatiegebied (gebied binnen de 55 dB(A)-contour) en het 'gebied voor standaard onderzoek' (gebied dat gelegen is buiten de 55 dB(A)-contour). Indien een nieuwe geluidsgevoelige ontwikkeling is gelegen in eerstgenoemd gebied, dient een open planproces te worden gevolgd, zoals bijvoorbeeld de Stad- en milieubenadering (afspraak 14). Daarnaast dient in een zo'n vroeg mogelijk stadium van de planvorming overleg plaatst te vinden met Deltalinqs en het Havenbedrijf Rotterdam (afspraak 13). Omdat het projectgebied buiten de 55 dB(A)-contour ligt en daarmee niet in het communicatiegebied, zijn deze afspraken niet aan de orde.

Op basis van het convenant is een handreiking vastgesteld, waarin beschreven staat op welke wijze de geluidbelasting berekend moet worden. In het eerder genoemde akoestisch onderzoek is op grond van de handreiking bepaalt wat de hoogte van het industrielawaai bedraagt. Hieruit blijkt, dat sprake is van een maximale geluidsbelasting 52 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, echter de maximum ontheffingswaarde niet.

Overige geluidsbronnen
Het projectgebied ligt niet binnen de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbron niet aan de orde is.

Conclusie
De geluidsbelasting vanwege de metro en het industrielawaai overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat het treffen van geluidsreducerende maatregelen vanuit financieel, stedenbouwkundig en/of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief is. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Het gemeentelijk ontheffingsbeleid schrijft hierbij onder andere voor dat alle verblijfsruimten zich bevinden aan minimaal één geluidluwe gevel. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat niet bij alle woningen aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Het ontheffingenbeleid kent echter de mogelijkheid om van deze voorwaarde af te wijken. Van deze afwijking wordt gebruik gemaakt, omdat het hier een herstructureringsproject betreft waarbij bestaande woningen worden vervangen door kwalitatief betere woningen. Hierdoor is sprake van een beter akoestisch klimaat in de woning. Daarnaast neemt door deze herstructurering het aantal potentieel geluidgehinderden af, doordat het aantal woningen afneemt van 104 in de huidige situatie tot 86 in de nieuwe situatie. Daarmee kan de ontheffing van de Wet geluidhinder verleend worden en staat het aspect 'geluid' de realisatie van de beoogde woningen 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 ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn 134 woningen voorzien; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Daarnaast is ten opzichte van de huidige situatie sprake van een afname van het aantal wooneenheden. Het project kan dan ook als niet in betekenende mate beschouwd worden.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO_2-concentratie (jaar 2020) ter hoogte van het projectgebied lager is dan 35 µg/m^3. Dit geldt ook voor de PM_{10}-concentratie. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het beoogde bouwplan sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.5 *Externe veiligheid*

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

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

In de omgeving van het projectgebied zijn diverse risicobronnen aanwezig. Het betreffen hier zowel stationaire bronnen als transportroutes, die hieronder nader worden beschouwd.

Stationaire bronnen

De dichtstbijzijnde stationaire risicobron bevindt zich op een afstand van ruim 720 meter ten westen van het projectgebied. Het betreft hier een brandstofservicestation met LPG-doorzet op het perceel Groene Kruisweg 45. Ook op zo'n 730 meter ten zuiden van het projectgebied bevindt zich op het perceel Charloisse Lagedijk 638 een dergelijke risicobron, net als langs de A15 (1.170 meter ten zuiden van projectgebied). De LPG-doorzet bedraagt in alle gevallen meer dan 1.000 m^3 per jaar, waardoor rond ieder vulpunt sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 110 meter. Ook rondom het reservoir en de afleverinstallaties is sprake van een dergelijke contour. Deze bedragen 25 respectievelijk 15 meter. Het invloedsgebied strekt zich uit tot op 150 meter rondom het vulpunt. Gezien de afstand tussen deze risicovolle inrichtingen en het projectgebied reiken de genoemde

contouren niet tot over het projectgebied. Een nadere beschouwing en/of verantwoording van deze bron is daardoor niet aan de orde.

Een andere relevante risicovolle inrichting betreft het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt hierbij 150 meter. Aangezien de afstand tot het projectgebied zo'n 1.180 meter bedraagt, vormt deze risicocontour geen belemmering. Volgens mondelinge opgave van de DCMR milieudienst Rijnmond is rondom dit emplacement sprake van een generiek invloedsgebied, uiteenlopend van 1.700 meter naar het noorden en zuiden, 2.400 meter naar het westen en 3.000 meter naar het oosten. De hoogte van het groepsrisico wordt voornamelijk bepaald door vervoer en rangeerbewegingen met ketelwagons brandbaar gas. De primaire zone die het groepsrisico bepaalt, strekt zich daarbij uit tot 460 meter. Het projectgebied ligt hier ruim buiten. Daarnaast wordt gesteld, dat het aandeel van de huidige woningen binnen het projectgebied, gelet op de persoonsdichtheid in de omgeving, zeer beperkt is en geen rekenkundig effect heeft op het groepsrisico. Daarnaast leidt de beoogde herstructurering tot een afname van het aantal wooneenheden; van een toename van het totale groepsrisico zal dan ook geen sprake zijn.

De overige stationaire inrichtingen in de omgeving van het projectgebied zijn op een dusdanige afstand gelegen, dat de bij deze inrichtingen behorende plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebieden niet over het projectgebied uitstrekken. Vandaar dat deze risicobronnen niet nader beschouwd worden.

Transportroutes
De dichtstbijzijnde transportroute ligt volgens de risicokaart op circa 520 meter ten zuiden van het projectgebied. Het betreft hier een transportroute over spoor, te weten de Kortsluitroute en de Pendrechtboog. Deze spoorlijnen kennen een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van minimaal 17 en maximaal 73 meter vanuit het hart van de spoorbundels. Daarnaast is sprake van een plasbrandaandachtsgebied met een omvang van 30 meter. Geen van deze contouren reikt tot aan het projectgebied.

Direct ten zuiden van deze spoorlijnen ligt de rijksweg A15, waarover ook gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Uit het Basisnet Weg blijkt, dat ter hoogte van het plangebied langs deze weg sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 80 meter en een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Deze contouren raken het projectgebied niet.

Voor deze transportroutes geldt, dat op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt, artikel 8, lid 1) een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is, als het projectgebied binnen een afstand van 200 meter van de transportroute ligt. Omdat dit voor beide risicobronnen niet het geval is, is een nadere groepsrisicoverantwoording niet aan de orde.

Ten zuiden van de rijksweg A15 en op een afstand van ruim 1.200 meter van het projectgebied zijn ter hoogte van Rhoonse baan nog twee verschillende hogedruk aardgasleidingen gelegen. Het betreft hier leiding A-559 (diameter van 36 inch en een werkdruk van 66 bar) en leiding A-517 (diameter van 30 inch en werkdruk van 66 bar). Voor beide leidingen geldt, dat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour op de leiding is gelegen. Het invloedsgebied strekt zich in beide gevallen uit tot 430 meter. Voor deze leidingen geldt dan ook, dat deze contouren niet over het projectgebied zijn gelegen en een nadere beschouwing niet aan de orde is.

Ook ten westen van het projectgebied bevinden zich nog enkele leidingen. Zo bevindt zich op een afstand van 860 meter een hogedruk aardgastransportleiding van de NAM. Deze leiding heeft een diameter van zo'n152 millimeter en een werkdruk van 95 bar. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt op de leiding en het invloedsgebied strekt zich uit tot op 105 meter. Beide contouren raken het projectgebied niet, zodat een nadere beschouwing niet aan de orde is.

Op zo'n 1.000 meter bevindt zich daarnaast een buisleiding voor brandbare vloeistof (K1). Deze leiding heeft een diameter van 203 millimeter en een werkdruk van 95 bar. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt 13 meter. Rondom deze leiding is geen sprake van een groepsrisico, als de bevolkingsdichtheid lager is dan 255 personen per hectare. Aangezien deze dichtheid door de herontwikkeling van het projectgebied niet wordt bereikt, wordt geconcludeerd dat geen sprake van een groepsrisico is. Deze leiding is daarom niet relevant.

Conclusie
Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat geen van de risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Desalniettemin ligt het projectgebied bij een eventuele rampsituatie binnen de invloedsfeer van de rijksweg A15, de aanwezige spoorlijnen en het emplacement "Waalhaven Zuid". Hoewel vanuit planologisch perspectief 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.

De Indicatieve Bodemkwaliteitkaart Rotterdam geeft een indicatie van de mate waarin de bodem in een bepaald gebied is verontreinigd. De Bodemkwaliteitskaart geeft aan dat de contactzone (de bovenste 1 meter van de bodem) in het projectgebied ten hoogste zeer licht verontreinigd is. Dit geldt ook voor de laag daaronder, van 1 meter tot 2 meter beneden het maaiveld.

Uit het bodemloket van de DCMR milieudienst Rijnmond blijkt, dat delen van het projectgebied aan een bodemonderzoek zijn onderworpen. Uit dit onderzoek is gebleken, dat zeer plaatselijk op een diepte van 1,0 tot 1,3 meter beneden maaiveld sprake is van een matige tot sterke bodemverontreiniging met zware metalen. Dit is waarschijnlijk te relateren aan een aangetroffen bijmenging met puin en kolengruis. Ook in het grondwater is een van nature aanwezige verhoging aan arseen aangetroffen.

Op basis van het historisch gebruik en de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart wordt gesteld, dat het plangebied naar verwachting geschikt is voor het beoogde gebruik als wonen met tuin. Het aspect 'bodem' vormt geen belemmering 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.

De gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart kent aan het projectgebied een redelijk tot hoge archeologische verwachtingswaarde toe, waarbij het aantreffen van archeologische waarden vanaf maaiveld aangetroffen kunnen worden. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Conform het bestemmingsplan "Pendrecht" geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor werkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld en tevens een terreinoppervlak beslaan groter dan 200 m^2.

4.8 *Flora en fauna*

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten; gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming betreft sinds 1 januari 2017 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 atlas 'Natuurnetwerk Nederland' blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op zo'n 7.000 meter afstand. Gezien deze afstand, de ligging van het plangebied in de bebouwde kom van Rotterdam, en de aard van de ontwikkeling zijn directe effecten zoals verstoring, effecten op waterhuishouding en dergelijk op voorhand uit te sluiten. Effecten die wel op grotere afstand kunnen plaatsvinden zijn depositie effecten als gevolg van toename van stikstofemissies. Natura 2000-gebieden waar sprake is van overbelasting als gevolg van stikstofdepositie betreffen de Biesbosch, Krammer-Volkerak, Solleveld & Kapittelduinen, Voornes Duin en Meijendel & Berkheide. Deze gebieden liggen op meer dan 19 km afstand, waardoor een stikstofbijdrage niet wordt verwacht.

Het Natuurnetwerk Nederland ligt wel op korte afstand, aangezien de Nieuwe Maas hier onderdeel vanuit. Het betreft hier echter een drukke vaarroute met onbebouwde kades op zo'n 275 meter afstand. Doordat geen ingrepen aan de Nieuwe Maas zijn voorzien, zijn geen effecten te verwachten. 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[2] blijkt dat in het projectgebied de volgende beschermde diersoorten verwacht worden c.q. aanwezig zijn:

- vleermuizen;
- vogels.

Hieronder wordt nader op deze diersoorten ingegaan. In het projectgebied worden vanwege het ontbreken van een geschikt leefgebied andere diersoorten niet verwacht, al kunnen algemeen voorkomende zoogdieren (muizen, ratten, egel) en amfibieën (gewone pad) verwacht worden. Het betreffen hier echter soorten die vrijgesteld zijn, zodat een ontheffing niet aan de orde is.

<u>Vleermuizen</u>
In de omgeving van het projectgebied zijn diverse soorten vleermuizen waargenomen. Diverse gebouwen in het projectgebied zijn daarnaast beoordeeld als toegankelijk en geschikt. Deze gebouwen beschikken namelijk over open daklijsten en toegankelijke spouwmuren. Om te bepalen of deze gebouwen daadwerkelijk een functie als verblijfplaats hebben, is een nader onderzoek[3] uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat in het projectgebied inderdaad enkele verblijfplaatsen aanwezig zijn. Het gaat hierbij om twee zomer- en één paarverblijfplaats van de Gewone dwergvleermuis en twee paarverblijfplaatsen van de Ruige dwergvleermuis. Door de beoogde herstructurering zullen deze verblijfplaatsen tijdelijk worden weggenomen. Omdat de fasering van de werkzaamheden zich uitstekend leent voor maatwerk zonder het treffen van tijdelijke voorzieningen wordt natuurinclusief gebouwd. Zo worden op vrijwel elke kopgevel vleermuiskasten ingebouwd.

Uit het aanvullende vleermuizenonderzoek blijkt, dat het projectgebied niet als essentieel foerageergebied aangemerkt wordt. Ook van essentiële vliegroutes is geen sprake. Negatieve effecten op de foerageer- en/of navigeermogelijkheden van vleermuizen zijn daardoor redelijkerwijs uit te sluiten.

<u>Vogels</u>
In / nabij het projectgebied zijn tijdens het veldbezoek enkele algemene vogels waargenomen als koolmezen en eksters. In de nabijheid van de te slopen bebouwing kúnnen algemene vogels

[2] Koenders & Partners, Quickscan flora en fauna, november 2017, projectnummer 170605.
[3] Ecoresult, Aanvullend onderzoek vleermuizen, februari 2019, rapportkenmerk ER20181121v01.

broeden. Daarnaast zijn ook andere algemene vogelsoorten uit categorie 5 te verwachten. Voor deze soorten geldt, dat nesten niet jaarrond beschermd zijn als voldoende alternatieven aanwezig zijn. In de omgeving zijn ruimschoots alternatieven aanwezig, zodat geen sprake is van bijzondere ecologische redenen op basis waarvan sprake is van jaarronde bescherming.

In de nabije omgeving zijn diverse jaarrond beschermde vogels waargenomen, onder meer enkele soorten roofvogels, uilen en soorten als de gierzwaluw en de huismus. De te slopen bebouwing is niet geschikt als verblijfplaats voor gebouw bewonende vogelsoorten (zoals huismus en gierzwaluw). Vandaar dat het voorkomen van deze vogelsoort binnen het plangebied redelijkerwijs kan worden uitgesloten. Ook andere soorten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd worden in het projectgebied niet verwacht. Voor deze soorten ontbreken geschikte nestlocaties.

Conclusie
Doordat de werkzaamheden op het land plaatsvinden, beperkt van aard zijn en preventief afdoende maatregelen kunnen worden getroffen, zijn over het algemeen géén negatieve effecten op strikter beschermde soorten te verwachten. Doordat de kans bestaat dat broedende vogels in de nabijheid van de werkzaamheden aanwezig zijn, dient wel rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Indien een ter zake deskundige heeft vastgesteld dat geen nesten aanwezig zijn óf soorten de werkzaamheden tolereren, is het ook mogelijk binnen de broedperiode werkzaamheden uit te voeren. Gesteld wordt, dat de Wet natuurbescherming realisatie van de beoogde herstructurering niet in de weg hoeft te staan.

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 CO_2 wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO_2-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam. Voorts 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, het aanleggen en gebruiken van zonne-energie, toepassen van LED-verlichting en/of het vergroenen van gevels.

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.

4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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 m^2 of meer betreft.

Het beoogde bouwplan binnen het projectgebied behelst de realisatie van 134 woningen en blijft qua omvang daardoor ruim onder de drempelwaarden als genoemd in onderdeel D11.2. Daarnaast zijn in het projectgebied momenteel 152 woningen aanwezig, zodat de beoogde herstructurering leidt tot een afname van het totaal aantal woningen. Gesteld wordt, dat daardoor geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. De beoogde ontwikkeling valt niet onder categorie D 11.2 uit het Besluit m.e.r. en een m.e.r.-beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. De gemeente neemt ten aanzien van de ruimtelijke procedure het voortouw, maar de woningen zelf worden gerealiseerd door een ontwikkelaar waarmee een overeenkomst wordt gesloten. De kosten zijn daarmee anderszins verzekerd en exploitatieplan behoeft daarmee niet te worden opgesteld.

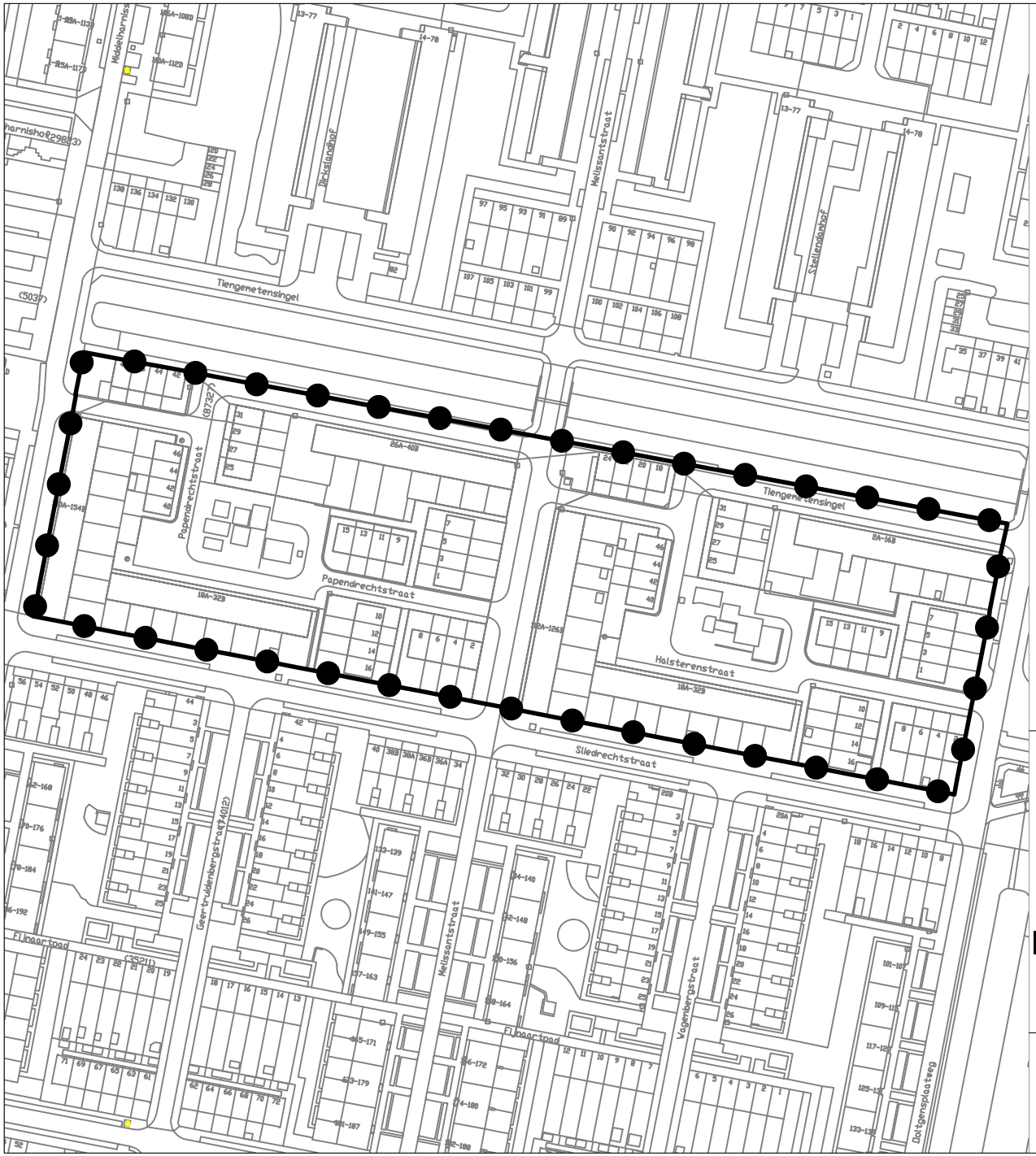
5.2 Vooroverleg

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 wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners.

6. CONCLUSIE

Realisatie van de beoogde herstructurering binnen het projectgebied vertoont geen strijdigheid met 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. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. In verband met de tijdelijke vernietiging van enkele vleermuisverblijfplaatsen dient wel natuurinclusief gebouwd te worden.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om de beoogde herstructurering binnen het projectgebied uit te voeren en de nieuwe gebouwen te gebruiken conform het in deze onderbouwing beschreven plan, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en (dak)tuinen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met de realisatie worden gestart.



VERKLARING

Projectgebied

project:
Tiengemeten Midden, Pendrecht
gemeente:
Rotterdam
fase:
Omgevingsvergunning
opdrachtgever:
[redacted]

datum : 20 november 2019 Identificatienummer:

schaal : 1:2.000 (A4)

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