

A decorative grid of small squares, some solid purple and some light purple, arranged in a pattern across the top of the page.

ROTHUIZEN

ARCHITECTEN STEDENBOUWKUNDIGEN

A large decorative grid of small squares, some solid purple and some light purple, arranged in a pattern across the bottom half of the page.

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING 'AAFJE'

GEMEENTE ROTTERDAM



ARCHITECTEN STEDENBOUWKUNDIGEN



Middelburg Kleverskerkseweg 49
Postbus 29 4330 AA
telefoon: +31 118 653737

Breda Ceresstraat 15e
Postbus 2128 4800 CC
telefoon: +31 76 5317444

email: rdh@rdh.nl
website: www.rothuizen.eu

gemeente
titel
imro idn
projectnummer
status
datum

Rotterdam
Ruimtelijke onderbouwing 'Aafje'
NL.IMRO.0599PB5137Aafje
RD4004
Definitief ontwerp
25 maart 2020

INHOUD

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging projectgebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Opbouw ruimtelijke onderbouwing	4
2	BESTAANDE EN BEOOGDE SITUATIE	5
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Beoogde situatie	6
3	BELEIDSKADERS	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.4	Toetsing beleidskaders	13
4	MILIEUASPECTEN	14
4.1	Water	14
4.2	Milieuzonering	14
4.3	Geluid	15
4.4	Luchtkwaliteit	17
4.5	Externe veiligheid	18
4.6	Bodem	19
4.7	Archeologie	19
4.8	Ecologie	20
4.9	Duurzaamheid	21
4.10	Vormvrije mer-beoordeling	22
5	UITVOERBAARHEID	24
5.1	Economische uitvoerbaarheid	24
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24
6	MOTIVERING	25
6.1	Afweging	25
6.2	Conclusie	25

BIJLAGEN

Bijlage I - Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, Cauberg Huygen, 3 april 2020

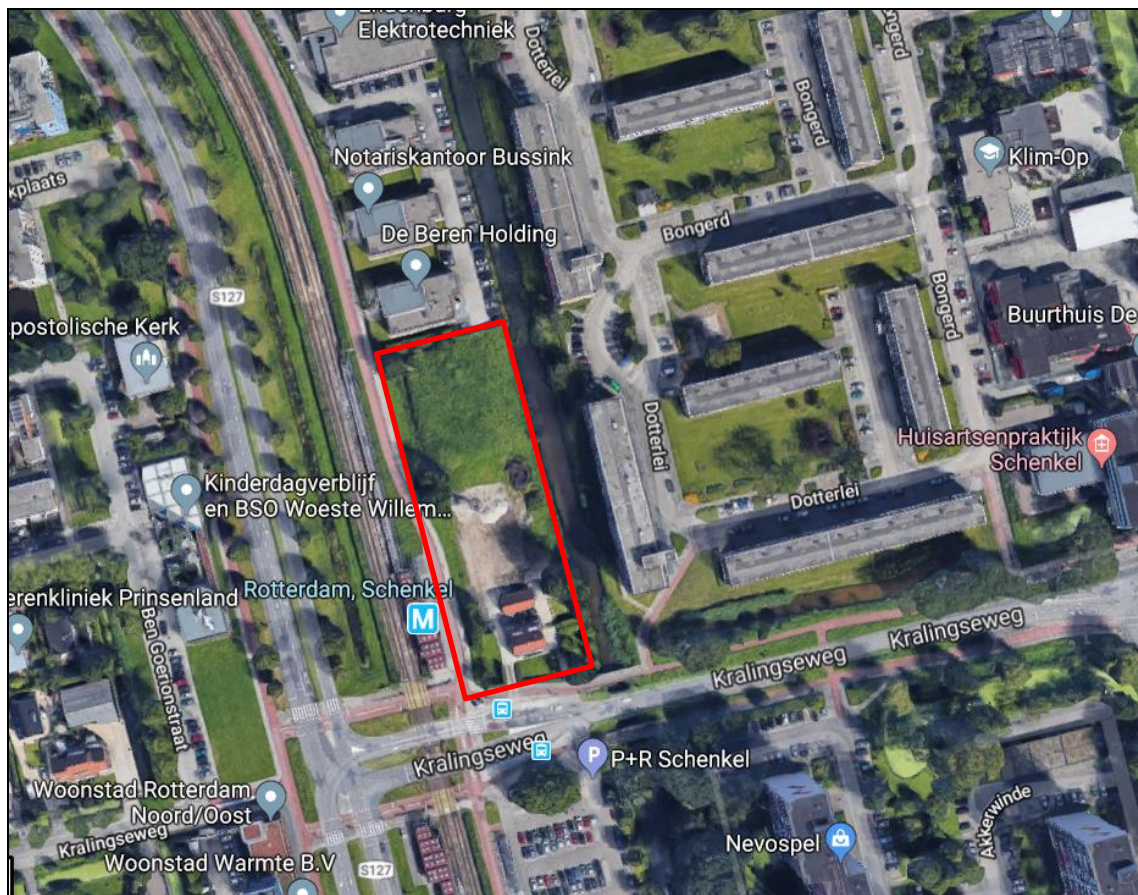
Bijlage II - Actualisatie bodemonderzoek, Lawijn advies en management, december 2016

Bijlage III - Aanvullend bodemonderzoek en verkennend bodemonderzoek + notitie, Lawijn advies en management, juli 2018

Bijlage IV - Verkennend archeologisch veldonderzoek, BOOR en beleidsbesluit, september 2019

Bijlage V - Ecologische quickscan, Eceau Ecologisch adviesbureau, 22 juli 2019

Bijlage VI - Rapportage stikstofdepositie, Econsultancy, 18 oktober 2019



Figuur 1 – Ligging projectgebied in groter verband, rode rechthoek betreft projectlocatie

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de rand van de wijk Schiebroek ligt het verpleeg- en verzorgingshuis 'Schiehoven' van zorgaanbieder Stichting Aafje, hierna te noemen "Aafje". Het complex vraagt in de huidige staat om vernieuwing en daarnaast is door de veranderingen in de zorg behoefte ontstaan aan andere typen kamers en voorzieningen. Dit heeft voor Aafje de aanleiding gevormd om plannen voor te bereiden om nieuwbouw op twee andere locaties te plegen. Dit betekent dat de huidige cliënten in nieuwbouw worden geherhuisvest; waarvan onderhavige locatie er één is.

Doordat de nieuwbouw op een aantal aspecten niet in het vigerende bestemmingsplan past, is een uitgebreide Wabo-procedure nodig waarmee wordt afgeweken van het bestemmingsplan. De daarbij benodigde onderbouwing, waaruit blijkt dat er met het plan sprake is van goede ruimtelijke ordening, wordt gegeven in voorliggend document.

1.2 Ligging projectgebied

Het plan heeft betrekking op het ontwikkelen en realiseren van één van de verpleegtehuizen van Aafje. De locatie alwaar de nieuwbouw is geprojecteerd wordt begrensd door de Prins Alexanderlaan en de Kralingseweg in Rotterdam. De ligging is in figuur 1 weergegeven.

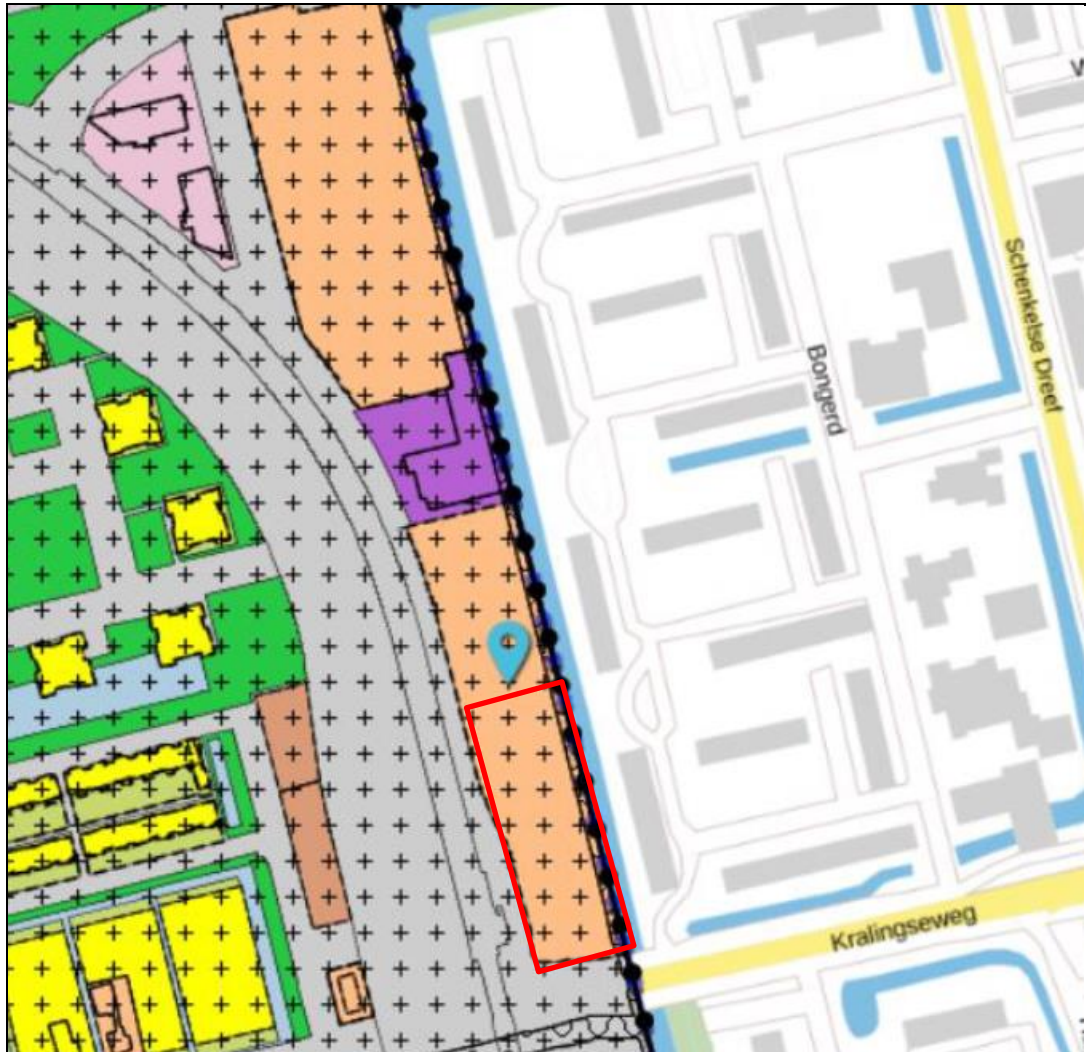
De locatie wordt voorts van de Prins Alexanderlaan gescheiden door een fietspad, metrolijn en -station "Schenkel". Aan de noordzijde van de nieuwbouw is de parkeergelegenheid en ontsluiting beoogd, waar bij de planvorming rekening is gehouden. De gronden waarop de nieuwbouw wordt gerealiseerd zijn geheel eigendom van Aafje.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het projectgebied, is het bestemmingsplan 'Prinsenland' van de gemeente Rotterdam zoals vastgesteld op 11 januari 2018. Een uitsnede van de bestemmingslegging is weergegeven in figuur 2.

Hierin zijn de gronden van de projectlocatie voorzien van de bestemming 'Gemengd-6'. De bestemming staat -onder voorwaarden- de oprichting van gebouwen/complexen tot een maximale bouwhoogte van 16 meter ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen tot een maximum van 1.500m² bvo, met uitzondering van geluidsgevoelige objecten, alsmede bedrijfsactiviteiten uit categorie 1 en 2 en kantoren, toe.

Tot slot ligt over het hele gebied de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie – 4 en 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie'. Hiermee worden -naast de instandhouding van de hoofdwatgang- de archeologische verwachtingswaarden beschermd, door bij bodemingrepen dieper dan 1 m én groter dan 200 m² archeologisch onderzoek verplicht te stellen.



Figuur 2– Uitsnede vigerende bestemmingsplan, rode rechthoek betreft projectlocatie

1.4 Opbouw ruimtelijke onderbouwing

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. In het volgende hoofdstuk wordt eerst de bestaande situatie in haar context beschreven. Tevens wordt in dat hoofdstuk een toelichting op de beoogde ontwikkeling gegeven. Deze ontwikkeling wordt in hoofdstuk 3 vervolgens getoetst aan het beleidskader en in hoofdstuk 4 onderbouwd op het gebied van diverse milieuaspecten. De uitvoerbaarheid, zowel financieel als maatschappelijk, komt vervolgens aan bod in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 sluit af met een integrale conclusie, die de motivering vormt voor het afwijken van het vigerende bestemmingsplan.

2 BESTAANDE EN BEOOGDE SITUATIE

2.1 Bestaande situatie

Omgeving

De projectlocatie ligt langs de Prins Alexanderlaan in de wijk Prinsenland, op het punt waar het Rotterdams grondgebied in oostelijke richting aan het grondgebied van de gemeente Capelle aan den IJssel grenst. De metrohalte, die zich direct ten westen van de projectlocatie bevindt, is vernoemd naar de naastgelegen Capelse wijk 'Schenkel'. De metro vormt de verbinding richting de woonwijk Ommoord en Nesselande enerzijds en richting het centrum van Schiedam anderzijds.

De nieuwbouw is geheel op Rotterdams grondgebied geprojecteerd, met uitzondering van de ontsluiting, welke door het realiseren van een brug mede op het grondgebied van de Capelle aan den IJssel zal worden gerealiseerd. Het gemotoriseerd verkeer wordt ontsloten via de Bongerd en Dotterlei, zowel voor het aankomende als vertrekkende verkeer. Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) is een tweezijdige ontsluiting gewenst; via de Dotterlei en via de Kralingseweg.



Figuur 3 – Foto bestaande situatie

Ten westen van de geprojecteerde nieuwbouw, langs de Prins Alexanderlaan, is hoofdzakelijk de oprichting van bebouwing ten behoeve van een kantoor en maatschappelijke doeleinden toegestaan. Achter en direct ten noorden van deze bebouwing is woonbebouwing gesitueerd. Direct ten noorden van de geprojecteerde nieuwbouw dragen de gronden een bedrijfsmatige bestemming. Aan de oostzijde van de projectlocatie wordt de omgeving voornamelijk gedomineerd door woonbebouwing in de vorm van flats. In de directe omgeving van de projectlocatie is derhalve een mix van functies aanwezig.

Het voet- en fietspad en het metrostation "Schenkel" liggen direct langs de westrand van de projectlocatie. De zuid- en westzijde van de locatie worden voorts door wegen omsloten, te weten de Kralingseweg aan de zuidzijde en de Prins Alexanderlaan aan de westzijde. De Kralingseweg heeft direct aan de zuidkant van de locatie een bushalte in beide richtingen en kruist net voorbij de projectlocatie de metrolijn.

De openbare ruimte en infrastructuur kaderen daarmee het projectgebied in, waardoor sprake is van een afgebakend geheel binnen de stedenbouwkundige opzet van de wijk.

Bebouwing en terrein van de projectlocatie

De bestaande bebouwing bestaat uit twee grondgebonden woningen c.a., plaatselijk bekend als Kralingseweg 466 en 468 te Rotterdam. De gronden direct ten noorden daarvan liggen braak. De ontsluiting van deze woningen is ten zuiden op de Kralingseweg gesitueerd.

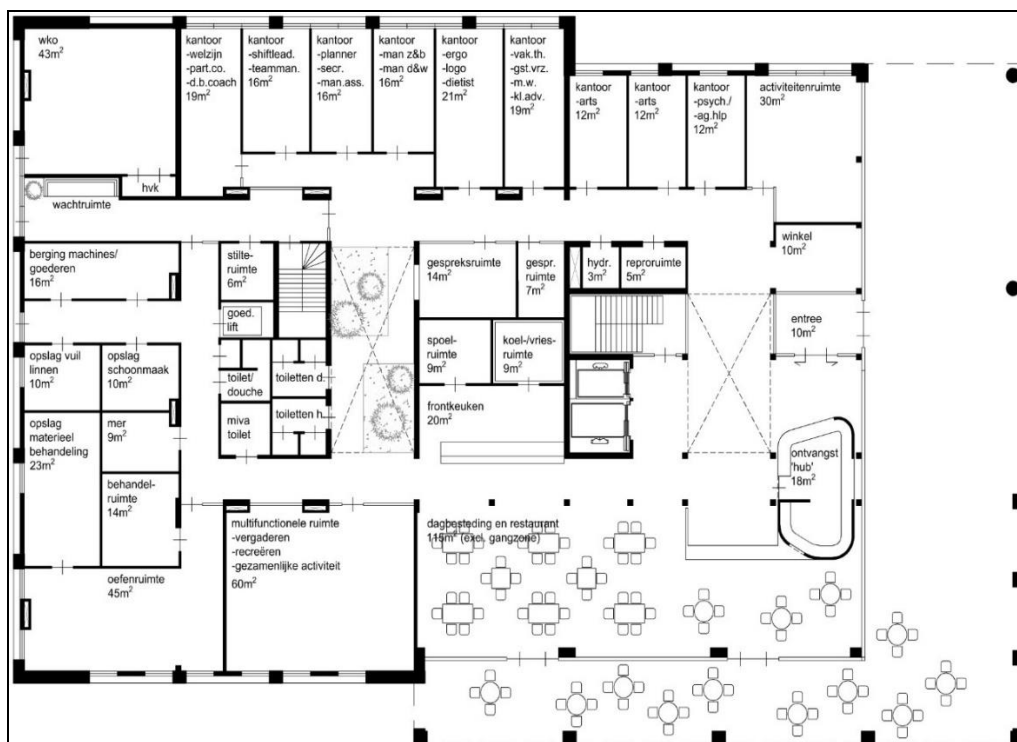
2.2 Beoogde situatie

Behoefte

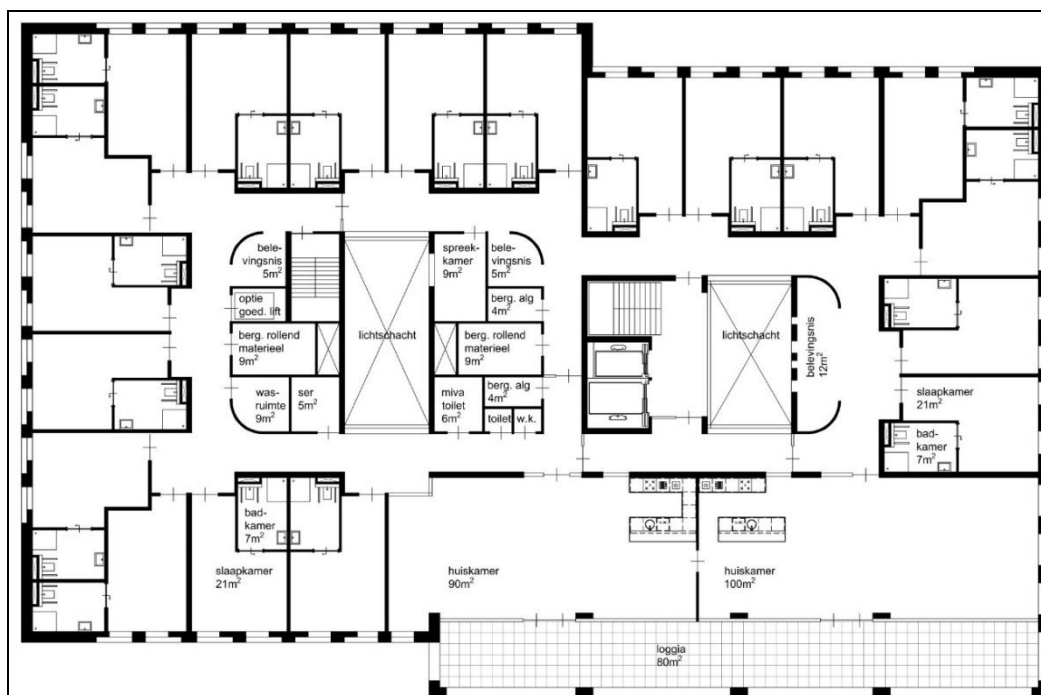
Het plan betreft de nieuwbouw van een verpleeghuis voor mensen met dementie. Dit is ingegeven door de noodzaak tot vervanging. De huidige huisvesting is gedateerd en verouderd. Daarnaast is in de zorg sprake van nieuwe concepten die erop gericht zijn mensen die niet meer thuis kunnen wonen woonruimte te bieden in een verpleeghuis, dat als een thuis ervaren kan worden. Er is behoefte aan het creëren en realiseren van een beschermde en beschutte omgeving. Deze locatie is dan ook onderdeel van de algehele koers van Aafje om toekomstbestendig te zijn in haar verzorgingsgebied in de gemeente Rotterdam. Aafje wil op de projectlocatie een gebouw realiseren waarin 95 cliënten met dementie in beschermde woonvorm kunnen verblijven.

Programma

Op de begane grond zijn de benodigde behandel- en begeleidingsruimtes gesitueerd voor het verlenen van therapie en dagbestedingsactiviteiten. Tevens is op de begane grond een gezamenlijke ontmoetingsruimte met buitenruimte voorzien. Per verdieping is voorts sprake van 2 woongroepen, omvattende een gezamenlijke huiskamer met voor iedere bewoner een private kamer met bed en sanitair. Gelet op het realiseren van vijf verdiepingen met op elk 19 eenpersoonskamers komt het aantal cliënten daarmee op 95. Zie hiervoor de figuren 4 en 5.



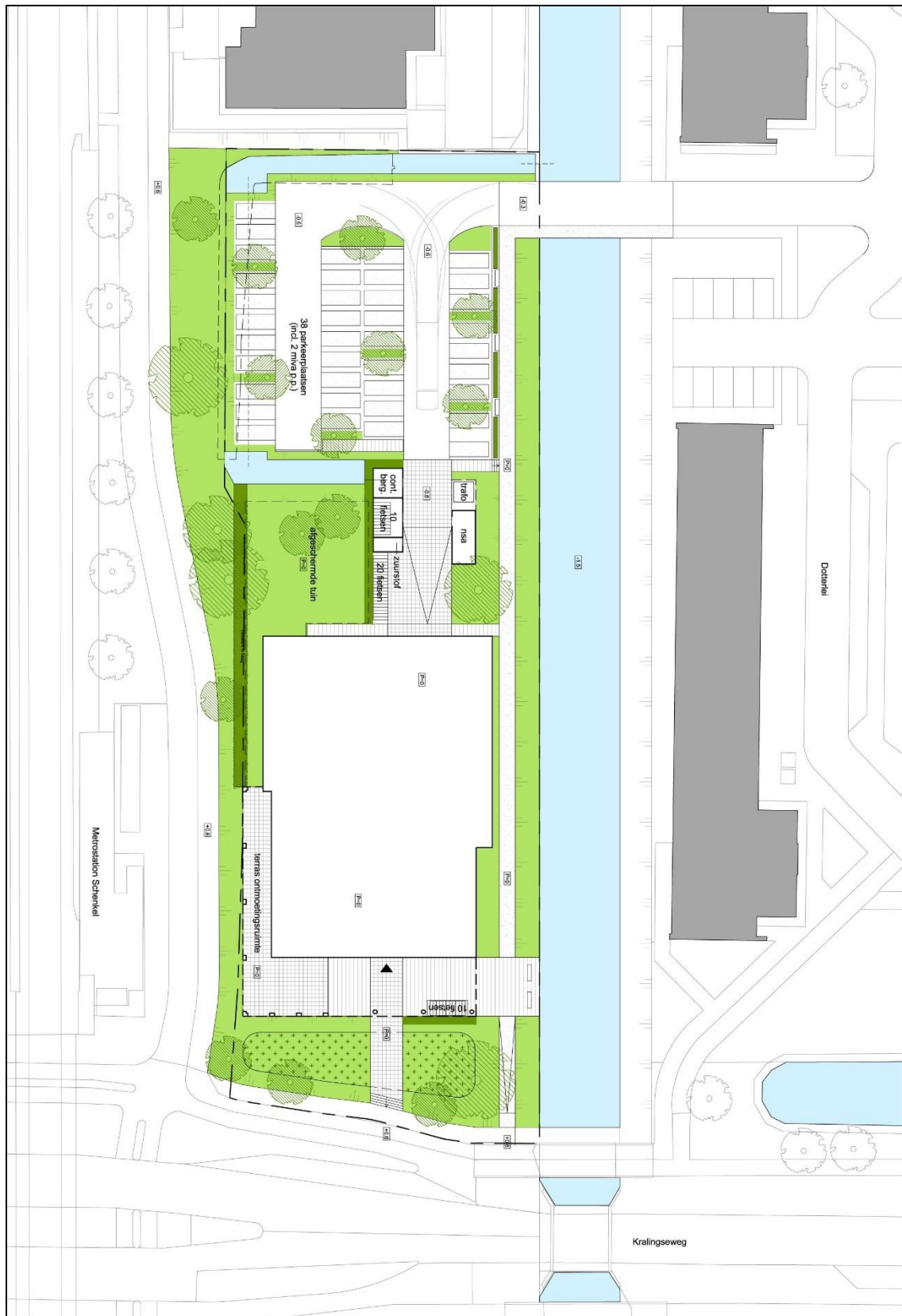
Figuur 4: begane grond van de nieuwbouw.



Figuur 5: verdiepingen 1 t/m 5 van de nieuwbouw.

Situatie

Om een totaalbeeld te schetsen, is de tekening met daarop de positionering en omvang van de bebouwing en het inrichtingsprincipe voor het terrein in figuur 6 weergegeven.



Figuur 6 – Situatietekening met indicatieve terreininrichting

Stedenbouwkundige uitgangspunten

Voor deze locatie zijn voorafgaand aan de planuitwerking verschillende massastudies verricht die zijn besproken met de dienst stadsontwikkeling. Op basis daarvan is besloten het programma onder te brengen in één volume in plaats van twee. Dit gaf zowel de beste mogelijkheden voor de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de omgeving en op het terrein als voor het functioneren van het gebouw zelf.

In overleg met de gemeente Rotterdam (dienst stadsontwikkeling en commissie voor welstand en monumenten) zijn vervolgens enkele belangrijke uitgangspunten voor de nieuwbouw en de inrichting van het perceel geformuleerd.

Het gebouw hecht het profiel van de Kralingseweg ten oosten van de metrolijn af en markeert de kruising op een stevige stedelijke wijze. De bouwmassa wordt optisch opgedeeld in twee in elkaar geschoven volumina met een lichte verspringing ten opzicht van elkaar om het geheel te nuanceren richting de flat aan de overzijde van de Middeltocht. De rooilijn ligt wat terug ten opzichte van de Kralingseweg om een openbare voorruimte te creëren en de kruising met de metrolijn en de Prins Alexanderlaan open te houden. Het gebouw opent zich richting de Kralingseweg en de kruising door overstekken boven de entree-zone en het terras die aansluiten bij de openbare voorruimte. Op de verdiepingen vormen grote diepe loggia's boven het terras een markante kop richting de Prins Alexanderlaan.

Programma gebouw

De nieuwbouw zal bestaan uit een deels open begane grondplint, daarboven 5 bouwlagen met een eenduidig gemetseld gevelraster en een dakopbouw voor stijpunten en installaties. Per verdieping zullen 19 éénpersoonskamers met 2 huiskamers worden gerealiseerd (zie principeplattegrond figuur 5).

Zoals uit figuur 6 blijkt, wordt de bouwmassa evenwijdig aan de Prins Alexanderlaan opgericht. De centrale toegang van het gebouw zal zich, als duidelijke entree, aan de zijde van de Kralingseweg bevinden. Links van de toegang wordt verder een ontmoetingsruimte met bijbehorend terras gerealiseerd.

De begane grond zal bestaan uit een cluster van algemene voorzieningen. Hierbij valt te denken aan een ontmoetingsruimte, kantoor-, activiteiten- en (medische) behandelruimten. Een principeplattegrond is weergegeven in figuur 4.



Figuur 7 – Impressie

Ontsluiting

Gezien de geringe afstand van de projectlocatie ten opzichte van het zeer drukke kruispunt Kralingseweg-Prins Alexanderlaan is een hoofdontsluiting naar de Kralingseweg niet mogelijk. Een goed alternatief is gevonden in een ontsluiting via de wijk Schenkel in Capelle aan den IJssel. Deze ontsluiting wordt tussen de twee naastgelegen woongebouwen gesitueerd. Hiertoe wordt een kleine brug over het water gerealiseerd. Via deze ontsluiting kan een enigszins lagergelegen parkeervoorziening worden bereikt. Een berekening die Aafje heeft laten maken door adviesbureau Westzuidwest gaat uit van circa 12 aankomende auto's per uur. Het verkeer komt via de wijk Schenkel uit op de Schenkelse Dreef in de gemeente Capelle aan den IJssel en zal zich grotendeels in twee richting verdelen over de Kralingseweg. Voor de gemeente Rotterdam zullen de verkeersbewegingen daarom waarschijnlijk geen noemenswaardige extra belasting geven.

Behalve voor personenauto's, fietsers en voetgangers zal de nieuwe ontsluiting ook gebruikt worden voor de bevoorrading van het zorgcentrum en voor de hulpdiensten. De brug is dan ook geschikt voor vrachtverkeer.

Vanuit het metrostation zal een wandelroute via de locatie naar de nieuwe brug worden aangelegd. Het lichte hoogteverschil tussen de Kralingseweg en het peilniveau van de nieuwbouw zal in het terrein worden opgevangen met een trap en een hellingbaan. De realisatie van de nieuwe brug en wandelroute over het terrein van het verpleeghuis zorgt voor een versterking van de relatie tussen de woonwijk in Capelle aan den IJssel en het metrostation.

Terreininrichting

Aan de zuidzijde vormt het voorterrein met trap, hellingbaan en entreegebied de verbinding tussen Kralingseweg en de meer publieke functies op de begane grond. Aan de westzijde vormt een smalle groenstrook de verbinding tussen de algemene ontmoetingsruimte met terras en een besloten tuin waar bewoners in betrekkelijke rust zelfstandig buiten kunnen verblijven. Deze tuin wordt omsloten door lage heggen. Tussen Kralingseweg en de nieuwe brug wordt aan de oostzijde het voetpad aangelegd langs het water van de Middeltocht. Dit pad vormt ook de verbinding tussen het parkeerterrein aan de noordzijde en de hoofdentree van het zorgcentrum. De noordelijke helft van het perceel wordt, behalve het parkeerterrein en de besloten tuin, ingericht met een fietsenstalling, een containerberging en ruimten voor trafo en eventueel noodstroomaggregaat. Verspreid over dit deel van het terrein zullen bomen worden aangeplant. Vanwege de toename van de verharding op het terrein zullen er voorts waterpartijen aangebracht worden ter compensatie. Door de parkeerplekken als halfverharding uit te voeren, wordt het nieuw aangebrachte verharde oppervlak, en daarmee het toe te voegen oppervlak open water, zoveel mogelijk beperkt. In overleg met het Hoogheemraadschap en de gemeente Rotterdam wordt gezocht naar een passende invulling van het resterende te compenseren wateroppervlak.

Parkeren

Volgens de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 (gemeentebblad nr. 60992; 23 maart 2018) geldt voor een verpleeghuis in zone C een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per wooneenheid (tabel 4.2). Met in totaal 95 eenheden resulteert dit in een parkeerbehoefte van 47,5 parkeerplaatsen. Hierin zijn medewerkers en bezoekers van het complex reeds meegerekend; de bewoners zijn niet meer in staat om auto te rijden. Omdat de locatie binnen 400m van metrostation Schenkel is gelegen, mag een reductie van 20% worden toegepast op het aantal parkeerplaatsen (tabel 2.3). Dit resulteert in 38 parkeerplaatsen, waarmee aan de parkeernorm en behoefte wordt voldaan.

3 BELEIDSKADERS

De beoogde ontwikkeling moet passen binnen het vigerende en toekomstige ruimtelijk beleid. Om die reden wordt in dit hoofdstuk ingegaan op relevante rijks-, provinciale en gemeentelijke beleidsnotities.

3.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau zijn op ruimtelijk gebied de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) de meest bepalende beleidsdocumenten. Zo schetst het kabinet in de SVIR hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Maar het Rijk wil zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten gaan zitten om dit streefbeeld te halen. Het uitgangspunt is dat provincies, regio's en gemeenten beter op de hoogte zijn van de situatie in de regio en de vraag van cliënten, bedrijven en organisaties. Door provincies en gemeenten de ruimte te geven, kan het Rijk zich richten op het behartigen van ruimtelijke belangen die van nationale en internationale betekenis zijn.

Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 sub 2)

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied geldt dat de behoefte in de relevante regio moet worden beschreven. Voor stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied moet daarnaast worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kunnen worden.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Zuid-Holland 2019 (geconsolideerd 1 april 2019)

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. De voor dit plan relevante beleidsuitgangspunten uit de visie worden hierna behandeld.

Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied

De provincie zet in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.

Behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit). In de visie wordt hiervoor verwezen naar de kwaliteitskaart.

Omgevingsverordening Zuid-Holland (geconsolideerd 1 april 2019)

In samenhang met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor de beoogde ontwikkeling is onderstaand artikel relevant.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Lid 2 tot en met lid 6 zijn in dit geval niet relevant.

3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. Hoofddoelen van de visie zijn een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie.

Op economische vlak wordt ingezet op de omslag van een industriële naar een kennis- en diensteconomie vanuit de verdere ontwikkeling van de medische en creatieve sector. In het havengebied zal, naast de aanleg van de Tweede Maasvlakte, het accent liggen op innovatie op het gebied van energieverbruik en -winning alsmede het minimaliseren van de CO2 uitstoot. De vrijetijdssector – het derde economische speerpunt – zal worden doorontwikkeld en uitgebreid op de reeds succesvolle locaties: de binnenstad, Stadionpark en het Zuidplein met Ahoy.

Voor een aantrekkelijke woonstad zijn goede woningen alleen niet voldoende. Daarom zet Rotterdam in op goede en complete 'woonmilieus'. Dat wil zeggen met veel aandacht voor de openbare ruimte en de noodzakelijke voorzieningen (onderwijs, kinderopvang, medisch/sociaal, sport en spel, etc). Om meer gezinnen met kinderen en midden- en hoge inkomens aan de stad te binden, zullen daarom de woonmilieus van sterke wijken als Kralingen en Hillegersberg uitgebreid worden. In de zwakkere wijken staat de herstructurering en aanpak van de bestaande woningvoorraad centraal.

Welstandsnota Rotterdam

Het welstandsbeleid is op 11 oktober 2012 door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Welstandsnota Rotterdam'. Deze nota is een geactualiseerde versie van de 'Koepelnota Welstand Rotterdam' uit 2004 die hiermee is komen te vervallen. Op de kaart 'Welstandsniveaus' behorende bij deze nota is aangegeven welk welstandsregiem van toepassing is: vrij, regulier of bijzonder. Het projectgebied valt binnen het welstandsregiem 'regulier' en binnen het gebiedstype 'projecten na 1985'.

Bij de ontwikkelingen na 1985 is sprake van gefaseerde planvorming gericht op het bereiken van een samenhangend geheel van architectuur, stedenbouw en landschappelijk ontwerp. Projecten na 1985 zijn het resultaat van een samenhangend ontwerp van een traditioneel stratenpatroon, bebouwing, openbare ruimte en architectonische eenheid. De architectuur is uitgesproken en

expressief, de stijl varieert van neo-modern tot retro jaren '30. In stedenbouwkundige zin varieert het type van tuindorpachtig en gestapelde bouw tot hoogbouw. Het resultaat is een veelkleurig palet: laag- en hoogbouw, hoge en lage dichtheden, rechte en gebogen straatwanden, stenige en groene buitenruimtes, vrijstaande huizen en rijtjeshuizen, winkelcentra, kantoren, strakke en speelse, ingetogen en uitbundige architectuur. Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is het in standhouden van de samenhang tussen de verschillende onderdelen en de aanwezige kwaliteiten, met als doel om de kwaliteit van de gewilde en goed functionerende woonmilieus te handhaven. De stijl van de wijk of het complex is daarbij het uitgangspunt.

3.4 Toetsing beleidskaders

Het nationaal beleid richt zich op een dusdanig schaalniveau dat hier in dit geval geen concrete aandachtspunten uit naar voren komen. Van belang is met name de 'duurzaamheidsladder'. Deze maakt eveneens onderdeel uit van het provinciaal beleidskader. Gelet op deze duurzaamheidsladder is in de eerste plaats de aantoonbare behoefte van belang. In dit geval is het plan gericht op herhuisvesten van een deel van de cliënten door het oprichten van vervangende nieuwbouw. Dat er een nieuw complex wordt opgericht, hangt vooral samen met het feit dat de huidige huisvesting gedateerd en verouderd is en niet meer aan de eisen die Aafje daaraan stelt voldoet. Het nieuwe complex voorziet nu in deze behoefte en past in de koers van Aafje om toekomstbestendig te zijn in haar verzorgingsgebied in de gemeente Rotterdam. De nieuwbouw zorgt voor een betere leefomgeving c.q. woonkwaliteit. De nieuwbouw wordt gerealiseerd op gronden die reeds voor maatschappelijke doeleinden zijn bestemd. De behoefte tot nieuwbouw dient derhalve als kwalitatieve behoefte gezien te worden die voortvloeit uit de noodzaak de cliënten passende en hoogwaardige zorg naar de standaard van deze tijd te kunnen aanbieden. Aangezien de nieuwbouw bovendien plaatsvindt binnen bestaand bebouwd gebied, sluit het plan goed aan op de uitgangspunten van de 'duurzaamheidsladder'. Vanuit provinciaal belang is daarnaast de inpassing in de omgeving relevant. In dit geval zijn er geen beschermingswaardige landschappen of structuren in het geding en is geen sprake van een specifieke gebiedsidentiteit (kaart beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit), wat niet inhoudt dat er geen aandacht is geweest voor de wijze van inpassing. In hoofdstuk 2 is hierover al toegelicht dat met de positionering, de gelding en de massa gezocht is naar een sterke inbedding in de omgeving. De inpasbaarheid is daarmee afdoende onderbouwd. Op gemeentelijk niveau tot slot sluit het project goed aan bij het streven naar goede woonmilieus en het bieden van goede voorzieningen. Met het plan wordt een prettige leefomgeving geboden voor mensen die niet langer in staat zijn 'thuis' te wonen en om die reden zorg nodig hebben. Het plan betekent dat nu en in de toekomst cliënten in hun eigen omgeving een beroep kunnen doen op woonruimte met zorg als het moment aanbreekt dat zij dit nodig hebben.

4 MILIEUASPECTEN

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 e 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 Prins Alexander). 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 haar kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, medeoverheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied een verpleeghuis voor mensen met dementie te realiseren. Om deze ontwikkeling te kunnen realiseren, worden de bestaande opstallen in het projectgebied gesloopt en wordt de aanwezige verharding verwijderd. Het gaat hierbij in totaal om circa 720m². Na realisatie van het complex met bijbehorende (parkeer-)voorzieningen is sprake van een verhard oppervlak van circa 2.700 m². Gelet op de ligging en de nabije omgeving is een goede afstemming voor het adequaat functioneren van het watersysteem, zowel binnen als buiten het plangebied, essentieel. De wijze waarop alsmede de mate waarin de toename aan verharding in het plangebied dient te worden gecompenseerd, wordt in nauw overleg met het Hoogheemraadschap bepaald. Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven op korte termijn meer specifieke uitgangspunten te zullen aanleveren. Zodra de uitwerking na goedkeuring van het Hoogheemraadschap gereed is, zal deze worden afgestemd met de gemeente en vervolgens worden verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing.

De nieuwbouw zelf wordt uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel en wordt aangesloten op het bestaande rioolstelsel. Mogelijk dat het hemelwater dat op de daken valt wordt afgekoppeld. Het is daarbij van belang om duurzame, niet-uitloobbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkering ligt ter hoogte van de Bermeinde/Bermweg op circa 345 meter ten zuiden van het projectgebied. Uit de legger van het hoogheemraadschap blijkt dat het hier om een 'regionale waterkering' gaat. De bij deze waterkering behorende beschermingszones strekken zich niet uit tot het projectgebied, waardoor de waterkerende functie van dit dijklichaam niet wordt 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 'Prinsenland' blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier de activiteiten binnen de bestemmingen 'maatschappelijk-1', 'kantoor' en 'Gemengd-6'. Daarnaast zijn op het perceel direct ten noorden van het projectgebied bedrijven uit categorie 1 en 2 toegestaan. In dit kader betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2. Hierdoor is sprake van een hindercontour van 30 meter. Omdat de omgeving van het projectgebied aangemerkt wordt als 'gemengd gebied', mag deze hindercontour met één afstandsstap verkleind worden tot 10 meter. Voor categorie 1-inrichtingen geldt in dat geval een hindercontour van 0 meter. Voor alle toegestane functies geldt, dat aan de hinderafstand voldaan kan worden. Daarnaast worden dergelijke inrichtingen op grond van het geldende bestemmingsplan toelaatbaar geacht in een verblijfsomgeving. Zo zijn deze functies direct naast en/of onder verblijfsfuncties toegestaan. Daarnaast geldt voor deze inrichtingen dat de bijbehorende hindercontour wordt bepaald door het aspect 'geluid'. Dit 'geluid' valt echter weg in het geluid, dat afkomstig is van de andere in de omgeving van het projectgebied gesitueerde geluidsbronnen, zoals de aanwezige wegen.

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 wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. 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. Het beoogde bouwplan leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk het realiseren van een verpleeghuis. De nieuwbouw is gelegen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige wegen. Vandaar dat een akoestisch onderzoek is uitgevoerd, welk onderzoek als *Bijlage I* aan deze onderbouwing is gehecht. De projectlocatie ligt binnen de zones van de wegen Kralingseweg, Prins Alexanderlaan en de Jacques Dutilhweg en in de zone van het Metrotraject 617.

De geluidbelastingen die volgen uit de berekeningen is in onderstaande conclusies weergegeven.

- De geluidbelasting ten gevolge van de Kralingseweg is ten hoogste 57 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet;
- De geluidbelasting ten gevolge van de Prins Alexanderlaan is ten hoogste 55 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet;
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt van alle wegen gezamenlijk bedraagt 63 dB;
- De geluidbelasting vanwege het metrotraject is ten hoogste 58 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde 68 dB wordt nergens overschreden.

Hogere waarden

Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ligt, maar niet boven de maximale ontheffingswaarde ligt kunnen hogere waarden worden aangevraagd. De hogere waarden kunnen door de gemeente worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn.

Er zijn drie type maatregelen mogelijk:

1. Maatregelen aan de bron:

Door het toepassen van een (ander type) geluidreducerend asfalt of het terugdringen van verkeersintensiteiten wordt niet voldoende geluidreductie gehaald om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Tevens zijn snelheidsverlagingen niet aan de orde omdat in stedelijke verkeersplannen niet is voorzien in een snelheidsverlaging op wijkontsluitingswegen.

2. Maatregelen in het geluidsoverdrachtsgebied

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van het situeren van een scherm tussen de rijlijnen en de aangestraalde gevels worden stedenbouwkundig niet wenselijk geacht en stuiten hoogstwaarschijnlijk (gezien de aanzienlijke beoordelingshoogte) op bezwaren m.b.t. de technische uitvoerbaarheid. Het aanbrengen van een scherm met een dusdanige geluidreductie dat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden is, gezien de situatie met een overschrijding op aanzienlijke ontvanger hoogte, niet wenselijk en zal stuiten op financiële bezwaren.

3. Maatregelen aan de ontvangzijde

Het toepassen van geluidschermen of dove gevels heeft consequenties voor de ventilatie- en brandveiligheidscondities. Omdat een gebouw gebonden geluidscherm ook relatief veel kosten met zich mee brengt, is het reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan en de overschrijding door een goede gevelwering op te lossen.

Voor genoemde maatregelen brengen dus stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële bezwaren met zich mee. Daardoor is het realistisch om extra voorzieningen aan het gebouw te treffen om er zo voor te zorgen dat in ieder geval het wettelijk voorgeschreven geluidniveau binnen de geluidgevoelige bestemmingen, de zogeheten binnenwaarde, wordt gerealiseerd. Meer concreet: de opbouw van de gevels zijn bepalend, teneinde conform de wetgeving (Bouwbesluit) en de in het akoestisch onderzoek geadviseerde verbeterde gevelbescherming, een goede binnenwaarde te kunnen garanderen.

Voorts ligt de projectlocatie naast het metrostation Schenkel. Maatregelen aan de bron of overgangsg gebied zijn niet mogelijk of niet doeltreffend aangezien de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegverkeer hoger zijn.

Tot slot zijn, ondanks dat er geen aanvullende voorwaarden gelden, de geluidluwe zijden inzichtelijk gemaakt en is de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld:

- De zuid- en westgevel zijn niet geluidluw. Per verdieping zijn tenminste 13 van de 19 kamers geluidluw;
- De cumulatieve geluidbelasting bij een groot deel van de kamers is redelijk tot matig. Alleen kamers aan de zuidgevel hebben een beoordeling van slecht.

Voor de locatie nabij een kruising van twee ontsluitingswegen en een metro is dit een goed akoestisch klimaat.

Concreet betekent dit, dat er de beoogde ontwikkeling een procedure voor een hogere grenswaarde dient te worden doorlopen. De hiervoor te volgen procedure dient gelijktijdig met het ter inzagelegging van de ontwerp-omgevingsvergunning te worden gestart. Hiermee staat het aspect geluid de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling 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 95 éénpersoonkamers voorzien; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Ook de realisatie van zo'n 1.078m² aan ondersteunde (zorg-)voorzieningen op de begane grond leidt niet tot een dusdanige verkeersaantrekkende werking, dat het project in betekenende mate bijdraagt. Daarnaast zijn deze voorzieningen ook al op basis van het geldende bestemmingsplan toegestaan. Het project kan dan ook als niet in betekenende mate beschouwd worden.

Ondanks het feit dat de ontwikkeling ruimschoots onder de vastgestelde aantallen valt is er wel een berekening met de NIBM tool uitgevoerd. Bij deze berekening is uitgegaan van de toename van de verkeersintensiteiten zoals deze zijn berekend in de mobiliteitstoets.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		257
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,24
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 8 NIBM tool

Met behulp van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat het extra verkeer ten gevolge van het voornemen kan worden aangeduid als NIBM. Dit wil zeggen dat er geen nader onderzoek noodzakelijk is en er geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit zijn.

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 enkele risicobronnen gelegen. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Stationaire bronnen

De dichtstbijzijnde stationaire risicobron bevindt zich op een afstand van circa 760 meter ten zuidoosten van het projectgebied. Het betreft hier een brandstofservicestation aan de Abraham van Rijckevorselweg, waar LPG wordt verkocht. De bijbehorende risicocontour reikt hierbij niet tot aan het projectgebied. Omdat andere stationaire risicobronnen gelegen zijn op nog grotere afstand, reiken ook de bij deze bronnen behorende risicocontouren niet tot het projectgebied. De in de omgeving aanwezige stationaire bronnen vormen geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling.

Mobiele bronnen (transportroutes)

Over de rijkswegen A16 en A20 worden gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Het projectgebied is gelegen langs wegvak Z54 (Afslag 25 Rotterdam Centrum - knooppunt Terbregseplein). De 10-6 plaatsgebonden risicocontour van de A16 bedraagt hier 38 meter; ook is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling op ongeveer 1,7 kilometer van de A16 en ongeveer 2,4 kilometer van de A20 is gelegen, vormen deze contouren geen belemmering.

Parallel aan de rijksweg A20 is de spoorlijn Rotterdam – Gouda gelegen. De 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt ter hoogte van het projectgebied 1 meter uit het hart van de spoorbundel. Omdat de afstand tot aan de rand van het projectgebied ongeveer 2,4 kilometer bedraagt, vormt deze contour geen belemmering. Ook het plasbrandaandachtsgebied (30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven) vormt geen belemmering.

Volgens het Besluit transportroutes externe veiligheid gelden op een afstand van 200 meter of meer van een transportroute geen ruimtelijke beperkingen. Hieruit kan geconcludeerd worden, dat toevoeging van personen op een afstand van meer dan 200 meter geen wezenlijke verandering van het groepsrisico oplevert. Omdat het projectgebied op grotere afstand van de hierboven genoemde transportroutes ligt en het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zal toenemen, is nader onderzoek naar groepsrisico vanwege deze risicobronnen niet noodzakelijk.

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 A16 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 cliënten voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6 Bodem

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

Ter plaatse van het projectgebied zijn in 2011 en 2016 een bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage uit 2016 is als *Bijlage II* aan deze motivering gehecht, daar dit bodemonderzoek een actualisatie van de rapportage uit 2011 voor onderhavige locatie betreft. In het kader van de actualisatie zijn 15 boringen op de locatie verricht. Uit de resultaten blijkt, dat in de boven- en ondergrond lichte verontreiniging met voornamelijk zware metalen en PAK zijn aangetroffen. De gemeten gehalten voldoen in grote lijnen aan de normwaarden voor de functieklasse Wonen, met uitzondering van de lichte verhoogde minerale olie en PVB-gehalten in de bovengrond in het zuidelijke deel van de locatie. In het grondwater op het terreindeel bij de voormalige olietanks is sprake van een toename van de concentratie van minerale olie in het grondwater.

In lijn met de conclusies en aanbevelingen heeft in 2018 aanvullend bodemonderzoek plaatsgevonden. Voorts is tegelijkertijd een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de aanleg van de brug voor de toegang tot het verpleeghuis aan de overzijde van de sloot verricht. Beide onderzoeken zijn als *Bijlage III* opgenomen. De resultaten leveren de benodigde aanvullingen op de eerder uitgebrachte bodemonderzoeken. Milieu hygiënisch zijn op de locatie hooguit lichte verontreinigingen met voornamelijk zware metalen en PAK in de boven- en ondergrond van de locatie aangetroffen. De gemeten gehalten voldoen in grote lijnen aan de normwaarden voor de functieklasse Wonen. In het grondwater is sprake van een verhoogde achtergrondwaarde met barium. Dezelfde bevindingen worden in het verkennende bodemonderzoek in verband met aanleg van de brug vastgesteld.

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten bestaat conform de richtlijnen van de Wet bodembescherming geen aanleiding tot nader onderzoek. De verkregen resultaten geven geen milieutechnische bezwaren van het huidige en toekomstige gebruik van de locatie en het afgeven van de benodigde omgevingsvergunning.

Indien bij de herinrichting van de locatie bij eventuele graafwerkzaamheden grond of verhardingsmateriaal zal vrijkomen, dient er rekening mee te worden gehouden dat hiervoor beperkte hergebruiksmogelijkheden bestaan. De toepassingsmogelijkheden voor dit materiaal op een andere locatie dienen te worden bepaald aan de hand van de voorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit en/of de Bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rotterdam. (regio DCRM Milieudienst Rijnmond)

Gesteld wordt, dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor het gebruik van de locatie ten behoeve van een verpleeghuis met bijbehorende voorzieningen. De aanwezige bodemkwaliteit staat de voorgenomen (her-)ontwikkeling daarom niet in de weg.

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. Vanwege de ligging in de historische wordt op grond van de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart aan het projectgebied een hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Conform het bestemmingsplan 'Prinsenland' geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor werkzaamheden die dieper reiken dan 1,00 m beneden maaiveld en tevens een terreinoppervlak beslaan groter dan 200 m².

Het beoogde bouwplan overschrijdt deze grenswaarden van de toegestane versterking. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) heeft aansluitend een bureau- en verkennend inventariserend veldonderzoek uitgevoerd en het concrete bouw- en inrichtingsplan voor het gebied beoordeelt. Bij bodemverstoringen, zoals bijvoorbeeld heuwerk, zal BOOR dan de afweging maken of de verstoring 'acceptabel' is. Belangrijkste vraag hierbij is of een eventueel aanwezige vindplaats nog te onderzoeken is in de toekomst, of dat deze zodanig wordt aangetast, dat dit niet meer mogelijk is. Bij een vlakdekkende verstoring, zoals ontgraving of baggerwerk, is de kans groot (groter) dat een archeologisch (voor)onderzoek nodig zal zijn, omdat een eventuele vindplaats hierdoor het gevaar loopt ongezien te verdwijnen.

Uit het bureau- en verkennende veldonderzoek, welk onderzoek als *Bijlage IV* aan deze onderbouwing is gehecht, is gebleken dat de ondergrond in het projectgebied, in ieder geval tot gemiddeld 40 m -mv, bestaat uit een recent opgebracht pakket. Hieronder bevindt zich de top van de natuurlijke afzettingen, welke verstoord is. De dikte van deze verstoring bedraagt minimaal 5 en maximaal 65 cm. Daaronder is een pakket veen aanwezig en tot slot een ziltig kleipakket. Tijdens het onderzoek zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Het uitvoeren van aanvullend archeologisch onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht, zoals is aangegeven in het beleidsbesluit (*Bijlage IV*). De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis. Wel wordt benadrukt dat er altijd rekening gehouden dient te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Erfgoedwet 2016, art. 5.10 het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze Archeologie Rotterdam) te informeren.

4.8 Ecologie

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 orderingsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Uit een uitgevoerd verkennend ecologisch onderzoek (quickscan) blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Dit onderzoek is als *Bijlage V* aan deze onderbouwing gehecht. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op meer dan 7

kilometer afstand. Het Natuurnetwerk ligt op circa 1,8 kilometer afstand. Gezien deze afstanden en de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam kan worden gesteld, dat de beschermde natuurgebieden en kwetsbare habitats niet negatief worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Verder is de aanlegfase der werkzaamheden tijdelijk van aard en zal het verpleeghuis naar de nieuwe standaarden van te ontwikkelen bebouwing worden gerealiseerd; meer concreet: energieneutraal. Zowel permanente als tijdelijke effecten ten aanzien van beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten. Ter bevestiging van deze conclusie is voor de ontwikkeling een berekening met de meest recent beschikbare AERIUS tool uitgevoerd. De berekening is opgenomen in *Bijlage VI* van deze onderbouwing. 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 de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat in het projectgebied geen beschermde diersoorten verwacht worden c.q. aanwezig zijn op grond waarvan nader onderzoek benodigd is: In het projectgebied worden vanwege het ontbreken van een geschikt leefgebied beschermde diersoorten derhalve niet verwacht.

Conclusie

Gesteld wordt, dat de Wet natuurbescherming de realisatie van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat. Doordat de werkzaamheden op het land plaatsvinden, beperkt van aard zijn, en afdoende maatregelen kunnen worden getroffen (zoals het toepassen van de juiste verlichting, het uitvoeren van de werkzaamheden buiten het broedseizoen, het gefaseerd verwijderen van vegetatie) zijn over het algemeen géén negatieve effecten op strikter beschermde soorten te verwachten. Dit laat onverlet dat initiatiefnemer te allen tijde in het kader van de Algemene Zorgplicht voorzichtig dient te handelen met alle aanwezige flora en fauna.

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 nieuwbouw moet worden gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zal zijn. Voorts wordt het pand volledig gasloos uitgevoerd waardoor er minder CO₂ wordt uitgestoten; daarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Daarnaast worden de daken van de gebouwen daar waar mogelijk als een 'groen dak' uitgevoerd.

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

4.10 Vormvrije mer-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:

- 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 95 éénpersoonsskamers met bijhorende woonkamers en aan bijbehorende (zorg-)voorzieningen in de plint. Daarmee blijft de omvang 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:* de omvang van het project betreft het realiseren van een verpleeghuis voor mensen met dementie, bestaande uit 95 wooneenheden en bijbehorende (zorg-)voorzieningen. Daarmee zit de beoogde ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Tevens is deze herontwikkeling voorzien op een locatie waar al bebouwing mogelijk is. Het betreft hier reeds bestaand stedelijk gebied, waarbij in de omgeving al diverse functies, waaronder woningen aanwezig zijn. De realisatie van het bouwplan heeft met betrekking tot verkeer heeft slechts een minimaal effect. De omliggende wegen worden namelijk al gebruikt voor de omliggende functies, alsook voor de eerder in het projectgebied 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 projectgebied 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 projectgebied. Binnen het projectgebied wordt de realisatie van een verpleeghuis 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. Nu de milieugevolgen beperkt zijn c.q. hier in de ontwikkeling goed mee kan worden omgegaan, volstaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling van deze afdeling is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald, dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De bouw van een of meerdere hoofdgebouwen is in het betreffende artikel van het Bro opgenomen.

Een exploitatieplan dient tegelijkertijd met een omgevingsvergunning te worden vastgesteld. In de Wro is tevens opgenomen, dat kan worden afgeweken van de verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is. Dit is het geval indien de gemeente en de initiatiefnemer en/of de ontwikkelende partij een privaatrechtelijke overeenkomst hebben gesloten over de verdeling van kosten bij de grondexploitatie. Bij de vaststelling van een omgevingsvergunning moet een expliciet besluit worden genomen dat het niet noodzakelijk is om een exploitatieplan vast te stellen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het afwijken van het bestemmingsplan, zal het plan met voorliggende onderbouwing worden voorgelegd aan de relevante overleginstanties, zoals de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. Indien er uit deze consultatie overlegreacties naar voren komen, zullen deze van een beantwoording worden voorzien.

Daarnaast zal het ontwerpbesluit voor het verlenen van de omgevingsvergunning conform de wettelijke bepalingen gedurende 6 weken ter inzage komen te liggen. Tijdens deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend.

6 MOTIVERING

6.1 Afweging

Het vigerende bestemmingsplan 'Prinsenland' voorziet niet in de mogelijkheid het beoogde plan voor een verpleeghuis voor mensen met dementie Aafje toe te staan. Gevoelige objecten zijn hier niet toegestaan en de gewenste oppervlakte en hoogte overschrijden hetgeen is toegestaan.

De beoogde ontwikkeling is echter acceptabel. Zo is op basis van deze ruimtelijke onderbouwing aangetoond dat:

- de ontwikkeling ruimtelijk en functioneel goed inpasbaar is in de omgeving, zie hoofdstuk 2;
- de ontwikkeling binnen het vigerende beleid van Rijk, provincie en gemeente past, zie hoofdstuk 3;
- met de ontwikkeling geen (onaanvaardbare) nadelige milieueffecten gemoeid zijn, zie hoofdstuk 4;
- de uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd, zie hoofdstuk 5 en 6.

6.2 Conclusie

Alle belangen integraal afwegend kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van ruimtelijke belemmeringen die de beoogde ontwikkeling in de weg staan. Realisatie van de plannen tot de oprichting van een nieuw verpleeghuis voor mensen met dementie op de percelen, plaatselijk bekend als de Kralingseweg 466 en 468 voldoen op basis van deze ruimtelijke onderbouwing aan een 'goede ruimtelijke ordening'.