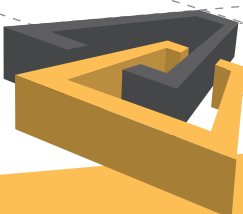


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

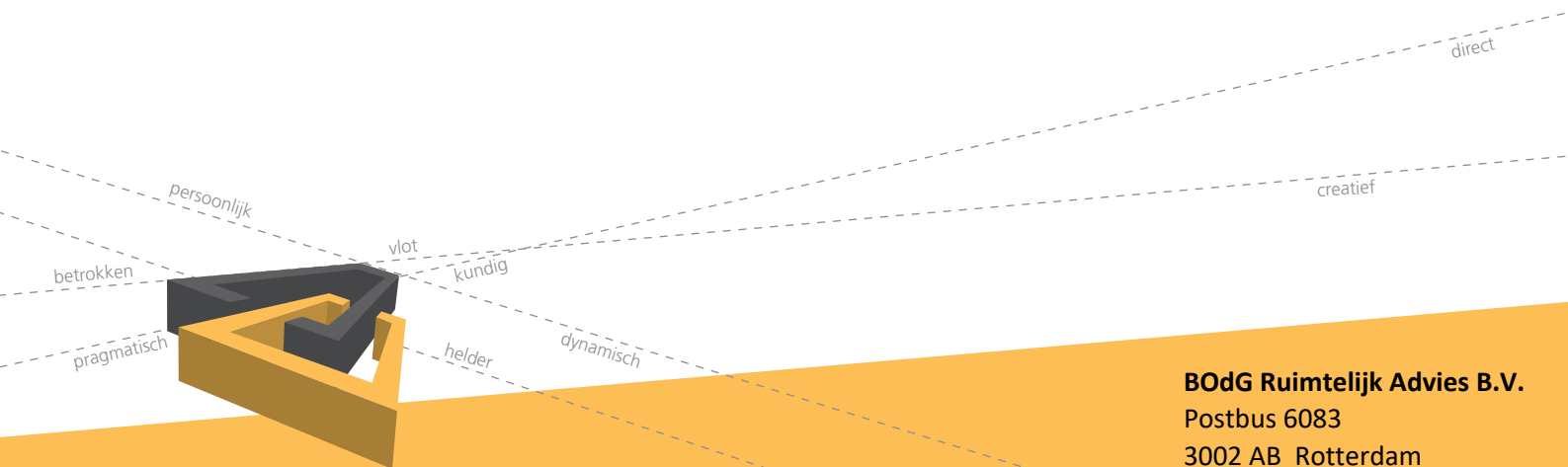
IJSSELHOF III



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

IJSSELHOF III

Datum	15 maart 2021
In opdracht van	Bond Development



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

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	11
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	12
2.3 Gemeentelijk beleid.....	13
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Omgeving en huidig gebruik.....	15
3.2 Projectbeschrijving	16
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	19
4.1 Water	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geluid.....	22
4.4 Luchtkwaliteit	23
4.5 Externe veiligheid	24
4.6 Bodem.....	25
4.7 Archeologie.....	26
4.8 Flora en fauna	27
4.9 Duurzaamheid.....	28
4.10 Milieueffectrapportage	30
5. UITVOERBAARHEID	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Vooroverleg	33
6. CONCLUSIE	35

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Globaal tussen de Beverwaardseweg, Dijkgraafstraat/Kantonnierpad, Benedenrijweg en Ingelandpad zijn in de periode 2007-2009 de woningbouwprojecten IJsselhof I en II ontwikkeld. Bond Development is voornemens om aansluitend hierop het bouwproject IJsselhof III te realiseren. Dit project bestaat uit de bouw van 11 grondgebonden woningen in het verlengde van de Ambachtsheerstraat.

Het beoogde bouwplan kan op grond van het geldende bestemmingsplan “Beverwaard” niet gerealiseerd worden. Om de woningen te kunnen realiseren, dient een ruimtelijke procedure doorlopen te worden als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. Daarvoor is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk en dit document voorziet daarin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied ligt in Oud-IJsselmonde. Het perceel staat kadastraal bekend als IJsselmonde, sectie F, nummer 3512 en is momenteel in gebruik als weide. Direct ten zuiden van het projectgebied bevindt zich langs de Ambachtsheerstraat het in 2007 gerealiseerde woningbouwplan IJsselhof I. Aan de noordzijde grenst het projectgebied aan de achtertuinen van de lintbebouwing langs de Benedenrijweg. Aan de westzijde wordt de grens gevormd door het Kantonnierpad; een verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen de Benedenrijweg en de Beverwaardseweg. In de directe omgeving van het projectgebied zijn de gronden voornamelijk voor de woonfunctie in gebruik, al bevindt zich aan de noordzijde op korte afstand het bedrijventerrein Oostpoldersedijk.



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

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied is het bestemmingsplan "Beverwaard" het vigerend juridisch planologisch kader. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 2 februari 2017.

In dit bestemmingsplan is het projectgebied voorzien van de bestemming 'Groen' (zie afbeelding 2). Daarmee zijn de gronden onder andere bestemd voor groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen en kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut en verkeer en vervoer. De bebouwingsmogelijkheden op deze gronden zijn beperkt. Alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en kleine gebouwen voor openbaar nut mogen worden opgericht.

Het gehele projectgebied is daarnaast voorzien van de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie 3". Deze dubbelbestemming beschermt eventuele archeologische waarden. Ongeacht het verstoringsoppervlak is het uitvoeren van bouw- en/of graafwerkzaamheden dieper dan 1,0 meter beneden maaiveld alleen toegestaan, nadat uit (eventueel) archeologisch onderzoek blijkt dat aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Aan de noordzijde van het projectgebied is ook sprake van de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering". Met deze dubbelbestemming wordt de waterkerende functie van het aanwezige dijklichaam (Oostdijk) gewaarborgd.



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan "Beverwaard" (projectgebied rood omkaderd).

Het beoogde bouwplan past niet binnen de van toepassing zijnde bestemmings- en bouwregels. Immers mogen de voor "Groen" aangewezen gronden niet gebruikt worden voor de woonfunctie. Ook is het hier niet toegestaan om woningen te bouwen en om de beoogde ontsluitingsweg aan te leggen. Het bestemmingsplan "Beverwaard" bevat geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan het beoogde bouwplan kan worden toegestaan.

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 beoogde woningbouwontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om deze te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd met de aanvraag voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten. Nadat de vergunning onherroepelijk is, kan dan direct worden gestart met de bouw.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor dit 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 gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Naast de in het Barro vastgelegde nationale belangen, is ook 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.

Conclusie

Het beoogde bouwplan betreft de realisatie van maximaal 11 woningen op een onbebouwd perceel dat onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied. Op basis van het Rijksbeleid kunnen de decentrale overheden maatwerk leveren en inspelen op specifieke wensen. Daarnaast heeft de beoogde ontwikkeling geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang, aangezien deze belangen voor deze locatie niet aan de orde zijn.

Zowel op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) als op grond van de provinciale structuurvisie, dienen stedelijke ontwikkelingen getoetst te worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Uit een recente

overzichtsuitspraak omtrent de ladder voor duurzame verstedelijking (ECLI:NL:RVS:2017:1724) blijkt, dat kleinschalige ontwikkelingen niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt. Een woningbouwlocatie bestaande uit niet meer dan 11 woningen betreft een dergelijke kleinschalige ontwikkeling. Aangezien het beoogde bouwplan uit maximaal 11 woningen bestaat, betekent dit dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Daardoor is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is op de beoogde ontwikkeling.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de realisatie van het beoogde woningbouwplan past binnen het nationaal 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. Deze omgevingsverordening is inmiddels enkele malen herzien; de meest recente versie dateert van 1 augustus 2020.

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening Zuid-Holland 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

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. Immers maakt het projectgebied onderdeel uit van het bestaand stadsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Ook sluit de beoogde ontwikkeling aan bij de wens om een grotere woningdiversiteit in dit deel van Rotterdam te verkrijgen en levert het een bijdrage aan de woningbouwopgave. Daarnaast is een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook conclusie § 2.1) niet aan de orde. Gesteld wordt, dat de beoogde ontwikkeling 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 die prioriteit verdienen bij de uitvoering. Het plangebied maakt hiervan geen deel uit.

Kernbeslissing 4 betreft de ontwikkeling van Rotterdam als aantrekkelijke woonstad. Hiertoe ontwikkelt de stad nieuwe attractieve woonmilieus, op basis van bestaande identiteiten. Om goed te kunnen leven in de stad zijn complete woonmilieus noodzakelijk, dus inclusief de bijbehorende voorzieningen die aansluiten bij de wensen van de woonconsument.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

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

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:

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

De Woonvisie is een visie op hoofdlijnen en doet geen gebiedsgerichte uitspraken. Het betreft tevens een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De Woonvisie richt zich op acties in de huidige woningmarkt, binnen de kaders van het collegeprogramma, om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren.

Gebiedsvisie IJsselmonde 2010-2020

Eind 2010 is een gebiedsvisie voor de voormalige deelgemeente IJsselmonde vastgesteld. De visie gaat niet specifiek in op het projectgebied, maar geeft wel aan dat het wenselijk is om voldoende woningen te bouwen zodat doorstroming op gang komt. Dit betekent, dat de bouwprojecten zoveel als mogelijk moeten aansluiten op de behoeften van de huidige bewoners van IJsselmonde. Daardoor wordt het mogelijk om een wooncarrière te maken binnen de voormalige deelgemeente.

Conclusie

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet op de realisatie van maximaal 11 woningen op een onbebouwd perceel binnen het bestaand stadsgebied. Met het beoogde woningbouwproject wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan Oud IJsselmonde / Beverwaard, waardoor mensen binnen deze wijken een *wooncarrière* kunnen maken. Tevens wordt bijgedragen aan de levensvatbaarheid van lokale winkels en horeca. Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken en past het voornemen binnen het coalitieakkoord om de woningbouwproductie de komende jaren flink te verhogen. Het voornemen past daarmee goed binnen de van toepassing zijnde beleidskaders.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

Het projectgebied maakt deel uit van het stadsdeel IJsselmonde en behoort formeel tot de wijk Beverwaard. Deze wijk ligt ingeklemd tussen de rijksweg A16 in het westen en de Ridderkerkse wijk Bolnes in het oosten. Het betreft hier een vrij nieuwe wijk, gebouwd tussen 1978 en de jaren '90. Beverwaard is ruim van opzet, met veel groen, waterpartijen en speelvoorzieningen. De stedenbouwkundige structuur van Beverwaard betreft een zogenaamde 'bloemkoolstructuur': de hoofdstronk bestaat uit grote straten en een trambaan die dwars door de wijk loopt, de buurten daaromheen vormen de zijtakken. De wijk heeft vrijwel alleen laagbouw, met veel eengezinswoningen die uitkomen op hofjes. Beverwaard is alleen te bereiken via de Groeninx van Zoelenlaan (zuidzijde van de wijk) of via de noordzijde (Oostdijk / Beverwaardseweg). Nabij de toegang via de Groeninx van Zoelenlaan ligt het woonwagenveld de Kievit. Het hart van de wijk wordt gevormd door Park Schinnenbaan; rondom dit park bevinden zich ook diverse voorzieningen, zoals het centrale winkelcentrum, onderwijsinstellingen en diverse horecabedrijven.



Afbeelding 3: Ligging van Beverwaard.

Aan de noordzijde wordt Beverwaard begrensd door de Oostdijk, die een belangrijke waterkerende functie heeft. De bebouwing bestaat hier van oudsher uit gemengde lintbebouwing langs de Benedenrijweg. Van oorsprong betrof het voornamelijk agrarische bedrijvigheid afgewisseld met grotere woonhuizen. Tegenwoordig is naast de woonfunctie voornamelijk andersoortige bedrijvigheid aanwezig. Sinds de aanleg van de Beverwaardseweg,

ter ontsluiting van Beverwaard, zijn de tussenliggende kavels langzamerhand steeds meer bebouwd geraakt. Voorbeelden hiervan zijn de woningbouwprojecten IJsselhof I en II.

Ook het projectgebied ligt in de zone tussen de Benedenrijweg en de Beverwaardseweg, namelijk direct achter de percelen Benedenrijweg 327 t/m 339. Het projectgebied staat kadastraal bekend staat als IJsselmonde, sectie F, nummer 3512. Momenteel zijn de gronden nagenoeg onbebouwd en in gebruik als weidegrond. Alleen in de noordwesthoek staat een schuurtje met een omvang van zo'n 25 m². De ontsluiting van het projectgebied vindt plaats via het Kantonnierpad. Direct ten zuiden van het projectgebied bevindt zich het in 2007 gerealiseerde woningbouwplan IJsselhof I, onder andere bestaande uit 11 twee-onder-één-kap-woningen en één vrijstaande woning langs de Ambachtsheerstraat. Ook de twee-onder-één-kap-woningen aan de Dijkgraafstraat maken onderdeel uit van het woningbouwplan IJsselhof I. Voor alle woningen geldt, dat deze uit twee bouwlagen met kap bestaan.



Afbeelding 4: Huidige situatie binnen projectgebied (oranje omkaderd) en de directe omgeving.

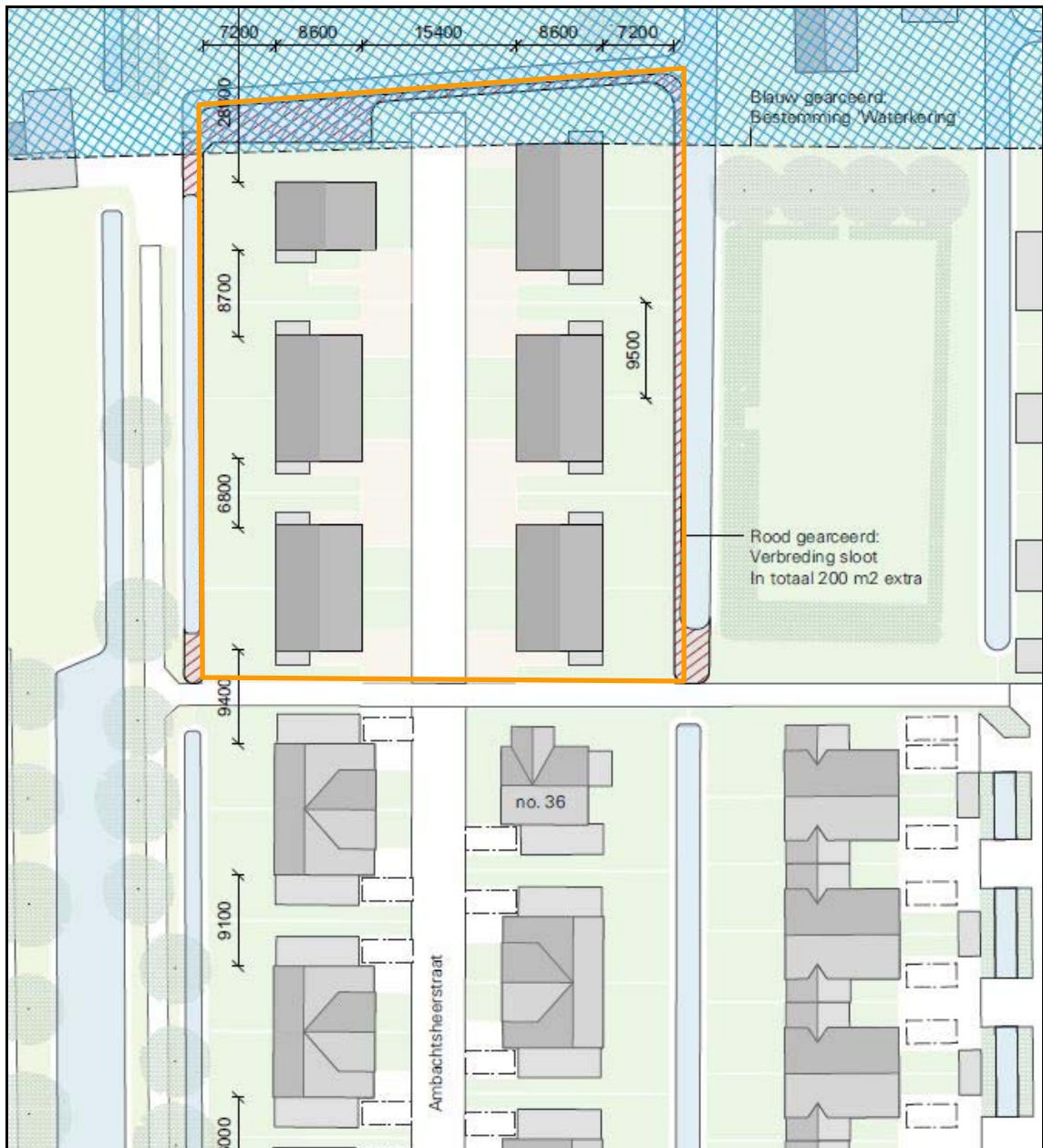
3.2 **Projectbeschrijving**

In navolging van de woningbouwontwikkelingen IJsselhof I (ten zuiden van projectgebied) en IJsselhof II (ten oosten van projectgebied) is Bond Development voornemens om binnen het projectgebied het bouwplan IJsselhof III te realiseren. Dit bouwplan bestaat uit elf grondgebonden woningen: 10 twee-onder-één-kap-woningen en één vrijstaande woning. Deze worden aan weerszijden van de verlengde Ambachtsheerstraat gebouwd.

Zoals aangegeven in § 1.4 wordt de aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking gecombineerd aangevraagd met die voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten. Een gedetailleerde projectbeschrijving kan daarmee achterwege blijven, aangezien deze ruimtelijke onderbouwing een directe bijlage vormt van de bouwaanvraag. Volstaan kan dus worden met een meer algemene beschrijving van het

voornemen onder verwijzing naar de documenten die behoren tot de aangevraagde omgevingsvergunning. Nadat deze vergunning onherroepelijk is, kan dan ook direct worden gestart met de bouw.

De beoogde woningen bestaan uit één bouwlaag met kap en sluiten daarmee aan bij de overige bebouwing in de omgeving. Elke woning beschikt daarbij over zowel een voor- als een achtertuin. Parkeren vindt op eigen terrein plaats.



Afbeelding 5: Situatietekening van de beoogde situatie binnen projectgebied (oranje omkaderd).

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 Water

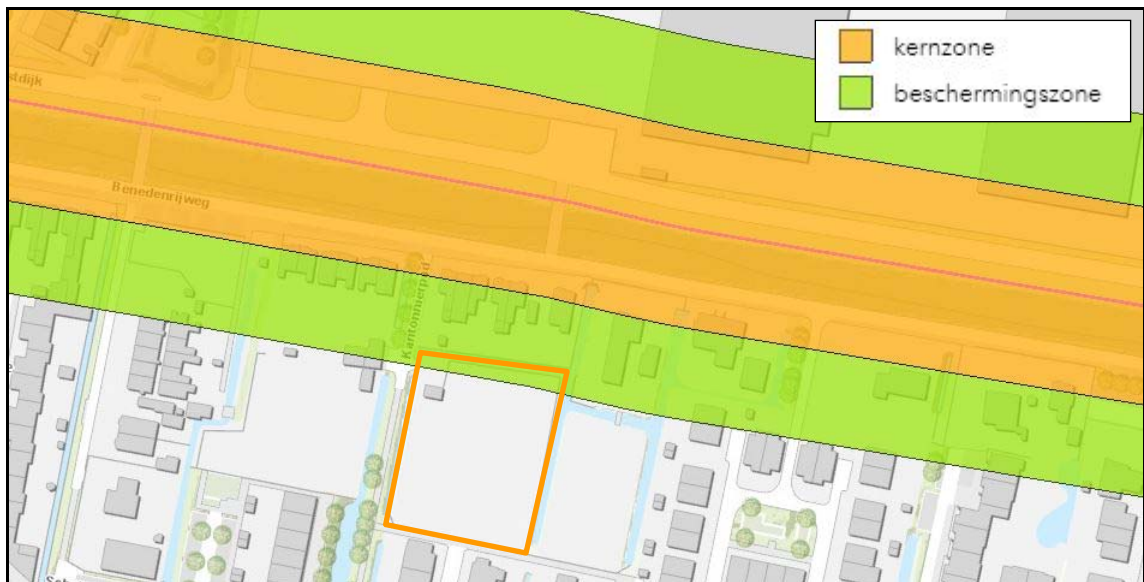
De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied ligt in het beheersgebied van het Waterschap Hollandse Delta, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

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). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid; 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 binnen het projectgebied maximaal 11 woningen te kunnen bouwen. Deze herontwikkeling leidt tot een toename van het verhard oppervlak. In de huidige situatie is namelijk sprake van een verhard oppervlak van circa 100 m². In de nieuwe situatie bedraagt het bebouwd oppervlak 1.510 m² (woningen + 50% verharding van tuinen) en zal sprake zijn van 300 m² aan bestrating. Dit betekent, dat in de nieuwe situatie sprake is van 1.810 m² aan verhard oppervlak en daarmee van een toename van 1.710 m². Deze toename dient voor 10% gecompenseerd te worden, waardoor sprake is van een compensatieopgave van 171 m². Deze opgave wordt gerealiseerd door de omliggende watergangen te verbreden. Deze verbreding leidt tot 200 m² aan extra bergingsmogelijkheden en daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de compensatieopgave.

In de omgeving van het projectgebied is een gemengd rioolstelsel aanwezig. De nieuwe woningen worden daarop aangesloten, maar 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-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkering betreft de Oostdijk ten noorden van het projectgebied. Het betreft hier een primaire waterkering die onderdeel uitmaakt van dijkkring 17. De bij deze waterkering behorende beschermingszone ligt voor een klein deel over het projectgebied (zie onderstaande afbeelding). Omdat op dit deel van het projectgebied geen woningen zijn voorzien, wordt de waterkerende functie van dit dijklichaam door de beoogde herontwikkeling niet nadelig beïnvloed. Indien binnen deze zone werkzaamheden zijn voorzien ten behoeve van de realisatie van de wateropgave, dan dient hiervoor een watervergunning verleend te worden.



Afbeelding 6: Aanwezige waterkering ter hoogte van plangebied (oranje omkaderd).

4.2

Milieuzonering

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

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de verschillende functies.

Uit afbeelding 7 valt op te maken dat op grond van de geldende bestemmingsplannen in de omgeving van het projectgebied diverse hindervolle activiteiten aanwezig (mogen) zijn. Hieronder wordt nader op deze activiteiten ingegaan; hierbij verwijst [nummer] naar het betreffende nummer in afbeelding 7.

Op zo’n 65 meter aan de noordzijde van het projectgebied bevindt zich het bedrijventerrein Oostpoldersedijk [1]. Hier zijn in hoofdzaak alleen bedrijven toegestaan die behoren tot

maximaal milieucategorie 3.2, waardoor sprake is van een maximale hindercontour van 100 meter ten opzichte van een rustig woongebied. Op het terrein zijn echter ook bedrijfsactiviteiten aanwezig die behoren tot milieucategorie 4.1, 4.2 en 5.1. Deze zijn met een maatwerkbestemming vastgelegd. De bij deze bedrijven behorende maximale hindercontouren bedragen respectievelijk 200, 300 en 500 meter. Gezien de afstand vanaf dit bedrijventerrein tot aan het projectgebied wordt niet voldaan aan de gewenste hinderafstand. Tussen het bedrijventerrein en het projectgebied bevinden zich echter reeds bestaande woningen. Deze woningen zijn bepalend voor de milieuruimte van de aanwezige bedrijven. Dit betekent, dat ter plaatse van de beoogde woningen sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast leiden deze woningen niet tot een belemmering op bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven.



Afbeelding 7: Mogelijke hindervolle bestemmingen in omgeving van projectgebied (oranje omkaderd).

Ter plaatse van de bestemmingsvlakken [2] is sprake van de bestemming 'Bedrijf - 3'. Hier zijn bedrijven tot en met categorie 3.1 toegestaan, waardoor sprake is van een maximale hindercontour van 50 meter. De kortste afstand tussen deze bestemmingsvlakken en het projectgebied bedraagt zo'n 51 meter, waardoor aan de gewenste hinderafstand wordt voldaan. Voor het meest oostelijke bestemmingsvlak geldt, dat hier tevens een autosloperij (> 1.000 m²) aanwezig mag zijn. Een dergelijke inrichting valt op grond van de VNG-uitgave onder milieucategorie 3.2, waardoor sprake is van een maximale hindercontour van 100 meter. De afstand tot aan het projectgebied bedraagt zo'n 300 meter. Gesteld wordt, dat de toegestane bedrijfsactiviteiten binnen deze bestemmingsvlakken niet leiden tot een onacceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde woningen. Daarnaast worden de aanwezige bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Ter plaatse van de bestemmingsvlakken [3] is sprake van de bestemming 'Bedrijf - 2'. Hier zijn bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan, waardoor sprake is van een maximale hindercontour van 30 meter. Een dergelijke contour is ook van toepassing rondom het bestemmingsvlak 'Maatschappelijk - 2' [4]. Ter plaatse van [5] is sprake van een bestemming

‘Kantoor’ waar activiteiten tot ten hoogste milieucategorie 1 zijn toegestaan. Hier is sprake van een hindercontour van maximaal 10 meter. Voor al deze bestemmingsvlakken geldt, dat ruimschoots voldaan wordt aan de van toepassing zijnde hinderafstanden. De toegestane bedrijfsactiviteiten leiden dus niet tot een onacceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde woningen. Daarnaast worden de aanwezige bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat het thema 'milieuzonering' niet tot belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling van het projectgebied leidt.

4.3

Geluid

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

Het beoogde bouwplan leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk elf woningen. Deze liggen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige wegen en enkele gezoneerde industrieterreinen. Vandaar dat een akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaaï

Het projectgebied ligt binnen de toetsingszone van de volgende wegen: Oostdijk, Beverwaardseweg en Rijksweg A16. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB alleen wordt overschreden vanwege de geluidsbelasting behorende tot het wegverkeer over de Rijksweg A16. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt hierbij 53 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

In de omgeving van het projectgebied zijn ook nog enkele 30 km/h-wegen gelegen, zoals Ambachtsheerstraat, Dijkgraafstraat en Benedenrijweg. Deze wegen vallen dan ook buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing aan de in deze wet opgenomen normen voor wegverkeerslawaaï niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de geluidsbelasting van de Benedenrijweg is; de overige wegen zijn buiten het onderzoek gehouden, omdat de verkeersintensiteiten op deze doodlopende wegen zeer laag zijn. De berekende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Benedenrijweg bedraagt ten hoogste 34 dB. Wanneer deze belasting wordt vergeleken met de normen uit de Wet geluidhinder ligt de berekende geluidsbelasting onder de in deze wet opgenomen richtwaarde van 48 dB. Deze weg is dus niet van invloed op het akoestisch woon- en leefklimaat bij de beoogde woningen.

Industrielawaaï

Het plangebied ligt in z'n geheel binnen de geluidszone behorende bij het gezoneerde industrieterrein “IJsselmonde – Noordrand”. Uit het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek blijkt, dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) alleen wordt overschreden als gevolg van

¹ Kraaij Akoestisch Adviseurs, Akoestisch onderzoek Nieuwbouwplan IJsselhof III in Rotterdam, maart 2021, projectnummer VL.2064.R01.

het gezoneerde industrieterrein “IJsselmonde – Noordrand”. De overschrijding bedraagt hierbij 1 dB(A).

In overleg met de DCMR is echter afgesproken om bij de toetsing uit te gaan van een geluidbelasting van 55 dB(A) om de bedrijven op het industrieterrein niet in hun bedrijfsvoering te beperken. Voor het industrieterrein dient dus een hogere waarde van 55 dB(A) te worden verleend.

Overige geluidsbronnen

Het plangebied ligt niet binnen de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport of binnen de toetsingszone van een gezoneerde spoorweg. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbron niet aan de orde is.

Conclusie

De geluidbelasting vanwege de Rijksweg A16 en het gezoneerde industrieterrein “IJsselmonde – Noordrand” 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 elke woning minimaal over één geluidluwe gevel en buitenruimte moet beschikken. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder kan worden verleend. Het aspect ‘geluid’ staat realisatie van de beoogde 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 11 woningen voorzien. Vandaar dat de beoogde ontwikkeling als *niet in betekenende mate* wordt beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO₂-concentratie (jaar 2020) ter hoogte van de dichtstbijzijnde rekenpunten (Beverwaardseweg / Oostdijk) lager is dan 35 µg/m³. Dit geldt ook voor de PM₁₀-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.

Uit de risicokaart² blijkt, dat in (de directe omgeving van) het projectgebied diverse risicobronnen aanwezig zijn. Het betreffen hier zowel stationaire bronnen als transportroutes, die hieronder nader worden toegelicht.

Stationaire risicobronnen

De dichtstbijzijnde stationaire risicobronnen betreffen twee propaantanks met een inhoud van ieder 9.100 liter. Deze tanks behoren tot het bedrijfsperceel van IHC Offshore & Marine, dat op het bedrijventerrein Stormpolder ligt. Dit bedrijf valt niet onder het Bevi/Revi, maar onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. Dit betekent, dat sprake is van een veiligheidsafstand van 25 meter. Omdat de inrichting niet onder het Bevi valt, is geen sprake van een aan te houden invloedsgebied. De effectafstand (gebaseerd op 1% letaliteit) is echter gelegen op 325 meter. De afstand van deze tanks tot aan het projectgebied bedraagt ongeveer 700 meter. De van toepassing zijnde risicocontouren reiken niet tot aan het projectgebied en vormen geen belemmering. Daarnaast is een verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde, aangezien de inrichting niet onder het Bevi valt.

Direct ten westen van het bedrijfsperceel van IHC is het bedrijfsperceel van OGMS gelegen, waar zich enkele tanks met onder meer methanol en tetreen bevinden. Ook deze inrichting valt niet onder de werkingssfeer van het Bevi. Op basis van de leidraad risico inventarisatie blijkt, dat alleen rondom de tetreetank sprake is van een 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour. Deze bedraagt 90 meter en komt niet buiten de terreingrens van de inrichting. De effectafstand bedraagt 156 meter en strekt zich niet uit tot het projectgebied. Daarnaast is een verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde, aangezien de inrichting niet onder het Bevi valt.

In een straal van zo'n 1.200 tot 1.600 meter rondom het projectgebied zijn nog enkele andere risicobronnen aanwezig. Het gaat hier om brandstofservicestations (met en zonder LPG-

² www.risicokaart.nl.

doorzet) en een bunkercentrum. Ook voor deze bronnen geldt, dat zij gezien de afstand tot aan het projectgebied en de van toepassing zijnde risicocontouren geen belemmering vormen.

Transportroutes

Op ruim 510 meter ten (zuid)westen van het projectgebied ligt de Rijksweg A16. Over deze weg worden gevaarlijke stoffen getransporteerd, waardoor de weg onderdeel is van het Basisnet. Het plaatsgebonden risico-plafond (de maximale 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour) wordt gemeten vanaf het midden van de weg en begrenst de gebruiksruimte van het vervoer. Ter hoogte van het plangebied bedraagt het PR-plafond volgens de Regeling basisnet 58 meter. Daarnaast is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Beide contouren reiken niet tot aan het projectgebied, waardoor die contouren geen belemmering vormen.

Over de Nieuwe Maas worden ook gevaarlijke stoffen getransporteerd. In het Basisnet Water is deze transportroute aangemerkt als een zogenaamde 'zwarte vaarweg': binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen mét toetsafstand. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt hierbij op de waterlijn. Daarnaast is sprake van een plasbrandaandachtsgebied; deze strekt zich uit tot 25 meter vanaf de waterlijn. Aangezien de afstand van deze transportroute tot aan het projectgebied ruim 200 meter bedraagt, vormen deze contouren geen belemmering.

Voor beide 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. Aangezien dit niet het geval is, is een nadere groepsrisicoverantwoording niet aan de orde. Daarnaast blijkt uit de geldende bestemmingsplannen "Oud-IJsselmonde" en "Beverwaard" dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Zo ligt het groepsrisico vanwege het transport over de Nieuwe Maas meer dan een factor 2.000 onder de oriëntatiewaarde. Voor de Rijksweg A16 is een groepsrisico berekend van 0,3 maal de oriëntatiewaarde.

Andere mobiele risicobronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over spoor en door buisleidingen, zijn op een zodanige afstand gelegen, dat deze geen nadere beschouwing behoeven.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen niet leiden tot belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. Desalniettemin ligt het projectgebied bij een eventuele rampsituatie binnen de invloedsfeer van de Rijksweg A16 en de transportroute over de Nieuwe Maas. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, wordt geadviseerd een aantal maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6

Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering

gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Ter plaatse van het projectgebied is een bodemonderzoek³ uitgevoerd. Uit het vooronderzoek blijkt dat in het onderzoeksgebied geen bodemvreemde lagen te verwachten zijn. Op grond van de Rotterdamse Bodemkwaliteitskaart wordt echter rekening gehouden met lichte tot matige verontreinigingen in de grond. Vandaar dat de onderzoeksstrategie is gebaseerd op een diffuus belaste niet-lijnvormige locatie'.

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in september 2020, waarbij in het onderzoeksgebied in totaal 14 boringen zijn verricht. De diepte varieert van 1,0 tot circa 2,7 meter beneden maaiveld (m-mv). Eén boring is afgewerkt met een peilbuis ten behoeve van de bemonstering van het grondwater.

Uit de analyseresultaten blijkt, dat in zuidwesthoek sprake is van een kleiige bovengrond (0 tot 0,5 meter beneden maaiveld) met daarin een bijmenging van grind en puin. Hierin is een lichte verontreiniging met enkele zware metalen, PAK en PCB aangetroffen. De kleiige bovengrond op het resterende terrein is ook licht verontreinigd met enkele zware metalen en PAK. De kleiige ondergrond is licht verontreinigd met lood.

In het grondwater is een lichte verontreiniging met barium aangetroffen. Een dergelijk licht verhoogd gehalte wordt vaker in het grondwater aangetroffen en wordt doorgaans veroorzaakt door natuurlijke ophoping.

De aangetoonde verhoogde gehalten zijn zodanig licht verhoogd, dat aanvullend onderzoek (eventueel op basis van een aangepaste onderzoeksstrategie) of nadere maatregelen niet noodzakelijk worden geacht. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt wordt het terrein geschikt geacht voor de beoogde nieuwbouwwontwikkeling. 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.

³ Inventerra, Verkennend bodemonderzoek Benedenrijweg (ong.) Rotterdam, september 2020, rapportnummer 20-2252-R01JV.

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 “Beverwaard” geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor werkzaamheden die, ongeacht het oppervlak van de bodemingreep, dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld.

Het beoogde bouwplan overschrijdt de grenswaarde van de toegestane verstoringsdiepte. Aangezien in de directe omgeving vindplaatsen uit de Romeinse tijd zijn aangetroffen, heeft het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) aangegeven dat een archeologische vooronderzoek noodzakelijk is. Een archeologisch vooronderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen (verkenkende fase). Dit onderzoek wordt voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden uitgevoerd conform de gemeentelijke richtlijnen met betrekking tot archeologisch onderzoek. Mocht uit het vooronderzoek blijken dat aanvullen archeologisch onderzoek benodigd is, zal ook hieraan gehoor gegeven worden. Het BOOR stelt in dat geval, kosteloos, een Programma van Eisen op, waarin de algemene en gebiedsspecifieke richtlijnen voor de uitvoering van het veldonderzoek worden verwoord.

4.8 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

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

Uit een uitgevoerde quickscan ecologie⁴ blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op meer dan vijf kilometer afstand. Door deze afstand zijn de meeste negatieve effecten op voorhand uit te sluiten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen bevinden zich op zo’n 17 kilometer afstand. Uit een uitgevoerde AERIUS-berekening blijkt dat zowel de sloop-/aanleg- als de gebruiksfase niet leidt tot een extra bijdrage aan de stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.

Het dichtstbijzijnde gebied dat toebehoort aan het Natuurnetwerk Nederland is de Nieuwe Maas, dat op ruim 200 meter afstand van het projectgebied ligt. Het betreft hier een zéér drukke vaarweg. Door de aard van de ingrepen, de relatief grote afstand en de ligging in de bebouwde kom, zijn effecten op het Natuurnetwerk Nederland op voorhand uit te sluiten.

⁴ Buro Maerlant, Rotterdam IJsselhof III; ecologische quickscan, oktober 2020.

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 de volgende beschermde diersoorten verwacht worden c.q. aanwezig zijn:

- vogels;
- rugstreeppad.

Hieronder wordt nader op deze diersoorten ingegaan. In het projectgebied worden vanwege het ontbreken van een geschikt leefgebied andere diersoorten niet verwacht.

Vogels

Het projectgebied heeft als broedlocatie weinig te bieden, doordat sprake was van een schapenweide zonder opgaande beplantingen. Aan de randen staan jonge knotwilgen langs watergangen; hier kunnen algemene broedvogels worden verwacht. Door met de werkzaamheden rekening met het broedseizoen te houden, worden effecten op eventueel broedende vogels eenvoudig voorkomen.

In de nabije omgeving zijn diverse jaarrond beschermde vogels waargenomen, zoals enkele soorten roofvogels, uilen en soorten als de gierzwaluw, de huismus en de grote gele kwikstaart. Voor jaarrond beschermde soorten ontbrak broedbiotoop. Vandaar dat het voorkomen van deze vogelsoort binnen het projectgebied 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.

Rugstreeppad

In de omgeving van het plangebied is de rugstreeppad waargenomen. Het betreft hier een diersoort die zéér mobiel is en gebieden snel kan koloniseren. Het is dan ook van belang, om stagnerend water in de voortplantingsperiode (half april / september) te voorkomen. Dergelijke waterplassen kunnen namelijk door deze pad gebruikt worden voor de voortplanting. Indien stagnerend water niet te voorkomen is, wordt aanbevolen om het plangebied af te zetten met een amfibieënscherm.

Conclusie

Doordat de werkzaamheden op het land plaatsvinden, beperkt van aard zijn, en preventief afdoende maatregelen kunnen worden getroffen (bijvoorbeeld door nestkasten op te hangen / in te bouwen), zijn over het algemeen géén negatieve effecten op strikter beschermde soorten te verwachten. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk, mits rekening wordt gehouden met broedende vogels en preventief met de rugstreeppad. De Wet natuurbescherming staat de realisatie van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

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 gemeente heeft daartoe in september 2019 het Duurzaamheidskompas vastgesteld. Deze geeft richting, zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken. Het Duurzaamheidskompas is nadrukkelijk een 'levend' document dat regelmatig wordt geactualiseerd met nieuwe speerpunten. De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in vier ambities; de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie en een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

De gemeente Rotterdam beschikt naast het benoemde Programma Duurzaam, ook over het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit 2012 en bestaat uit de zes thema's *oppervlakte*, *veiligheid*, *toegankelijkheid*, *duurzaamheid*, *flexibiliteit* en *comfort*. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken. Bij het informatiepunt Duurzaam Rotterdam van gemeentewerken Rotterdam kunnen medewerkers, partners en bewoners van de gemeente Rotterdam informatie aanvragen over duurzaam bouwen en duurzame voorbeeldprojecten in Rotterdam. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan compact en tevens flexibel bouwen, en het toepassen van gerecyclede en tevens emissieloze bouwmaterialen. Daarnaast hecht de gemeente aan een ontwikkeling van het gebied op basis van de 'Rotterdam Resilience Strategie'. Binnen deze Strategie zijn drie trends voor de gemeente extra belangrijk: Circulariteit, Klimaatadaptatie en Energietransitie. Binnen deze trends komen steeds vier centrale thema's aan de orde: Water, Groen, Energie en Materialen. Van belang is de mate waarin en de manier waarop de woningen, de buitenruimten en de gebiedsontwikkeling als geheel worden ontworpen in het kader van deze Strategie, Trends en Thema's.

Algemeen kan worden opgemerkt dat de beoogde ontwikkeling gebouwd zal worden conform het geldende Bouwbesluit. Dit leidt tot goed geïsoleerde en energiezuinige bebouwing. De woningen worden voorzien van lucht/water warmtepompen voor verwarmen, koelen en warm tapwater. De warmtepompen zijn modulerend (regelt terug bij een lagere warmtevraag) en zijn voorzien van een nachtregeling. In de badkamers wordt een douchepijp-warmteterugwinning aangebracht, ter ondersteuning van de warmtepompen. De woningen worden daarnaast kierdicht gebouwd, zodat sprake is van een beter wintercomfort en de dakramen worden voorzien van zonwerende beglazing. Daarnaast wordt in elke woning een hoog rendement balansventilatie aangebracht met minstens 90% terugwinrendement en wordt elke woning voorzien van zonnepanelen (minimaal zo'n 1.000 Wp). Het is daarnaast 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 vergroten van het gebruik van zonne-energie en het toepassen van led-verlichting.

De ontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Zo wordt ingespeeld op een bredere differentiatie van woningen binnen het

bestaand stedelijk gebied. Dit draagt bij aan een opwaardering van het wooncomfort en daarmee ook de leefbaarheid in de buurt.

4.10 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt het doorlopen van de m.e.r.-procedure gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen, waarbij vooral de onderdelen C en D van belang zijn. Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r. verplicht is. Activiteiten, plannen en besluiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling benodigd is, staan in onderdeel D. Voor beide onderdelen wordt per activiteit de drempelwaarden beschreven.

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

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

De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van een woningbouwontwikkeling bestaande uit 11 woningen. Daarmee blijft de omvang ruim onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel D11.2. Het bestemmingsplan is daarom niet plan m.e.r.-plichtig.

Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. is echter 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 een stedelijk ontwikkelingsproject, bestaande uit maximaal 11 woningen. Daarmee zit de beoogde ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Tevens is deze herontwikkeling voorzien op een locatie in bestaand stedelijk gebied, waarbij in de omgeving diverse woningen (en andere stedelijke functies) aanwezig zijn. De realisatie van de woningen, met name met betrekking tot verkeer, heeft slechts een minimaal effect. De omliggende wegen worden namelijk gebruikt voor de omliggende 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 plangebied. Binnen het plangebied wordt de realisatie van een woningbouwproject mogelijk gemaakt. De onderzoeken naar de verscheidene milieueffecten zijn in het eerdere deel van dit hoofdstuk toegelicht. Daarnaast belemmert de planontwikkeling de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet.

- Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen: uit de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk blijkt, dat de beoogde herontwikkeling niet leidt tot belangrijke milieugevolgen.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat deze ruimtelijke onderbouwing niet m.e.r.(beoordelings)-plichtig is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

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

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

5.2 *Vooroverleg*

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben vier overlegpartners formeel gereageerd: Gasunie, Tennet, Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) en BOOR.

Zowel Gasunie als TenneT heeft laten weten dat zij zowel binnen het projectgebied als in de directe omgeving geen eigendommen hebben in beheer hebben. De VRR onderschrijft de conclusie uit § 4.5 en adviseert om in de uitwerking van het bouwplan de genoemde maatregelen mee te nemen. Daarnaast adviseert zij om zorg te dragen voor toereikende bereikbaarheid voor hulpdiensten en bluswatervoorzieningen.

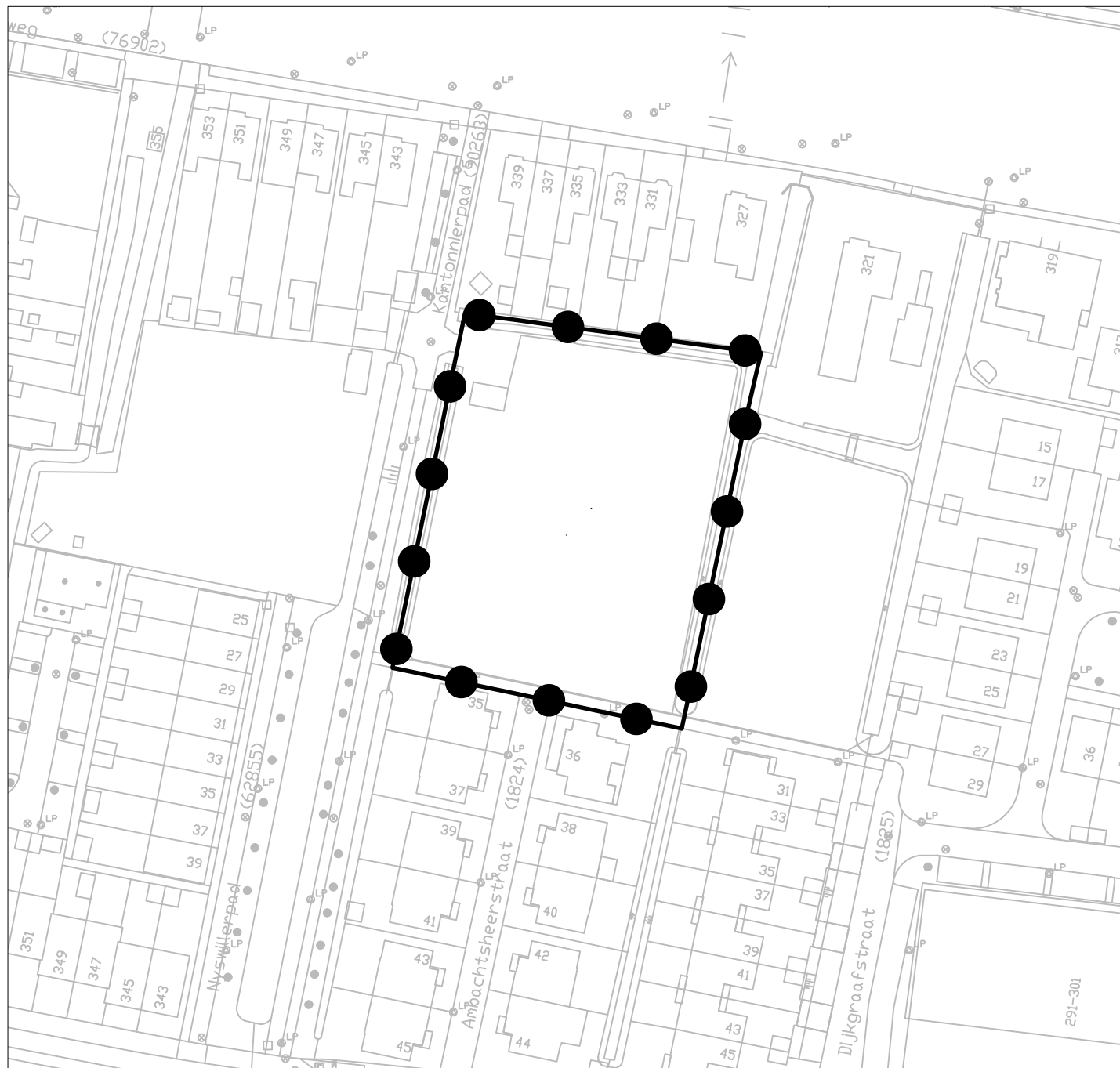
BOOR laten weten dat de beoogde bodemversturende activiteiten mogelijk leiden tot aantasting van eventuele aanwezige archeologische waarden in de bodem. Een archeologisch vooronderzoek is dan ook benodigd. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd, voordat gestart wordt met de bodemversturende activiteiten.

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

6. CONCLUSIE

Het beoogde bouwplan behelst de bouw van 11 grondgebonden woningen binnen het bestaand stadsgebied. De beoogde ontwikkeling 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. De beoogde afwijking van het bestemmingsplan voldoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening, zoals bedoeld in artikel 2.12 Wabo. Voorts geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Wel is een ontheffing van de Wet geluidhinder benodigd en dienen de in de conclusie van § 4.5 genoemde maatregelen bij de uitwerking van het bouwplan toegepast te worden. Daarnaast dient voorafgaand aan de start van bodemversturende activiteiten nog archeologisch onderzoek plaats te vinden.

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



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

IJsselhof III

gemeente:

Rotterdam

betreft:

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

opdrachtgever:

Bond Development

datum : 27 november 2020

schaal: 1 : 1.000



BODG
ruimtelijk advies

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