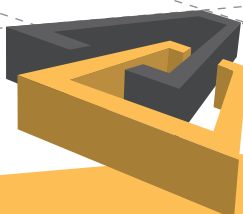


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

ORANJEBOOM 1

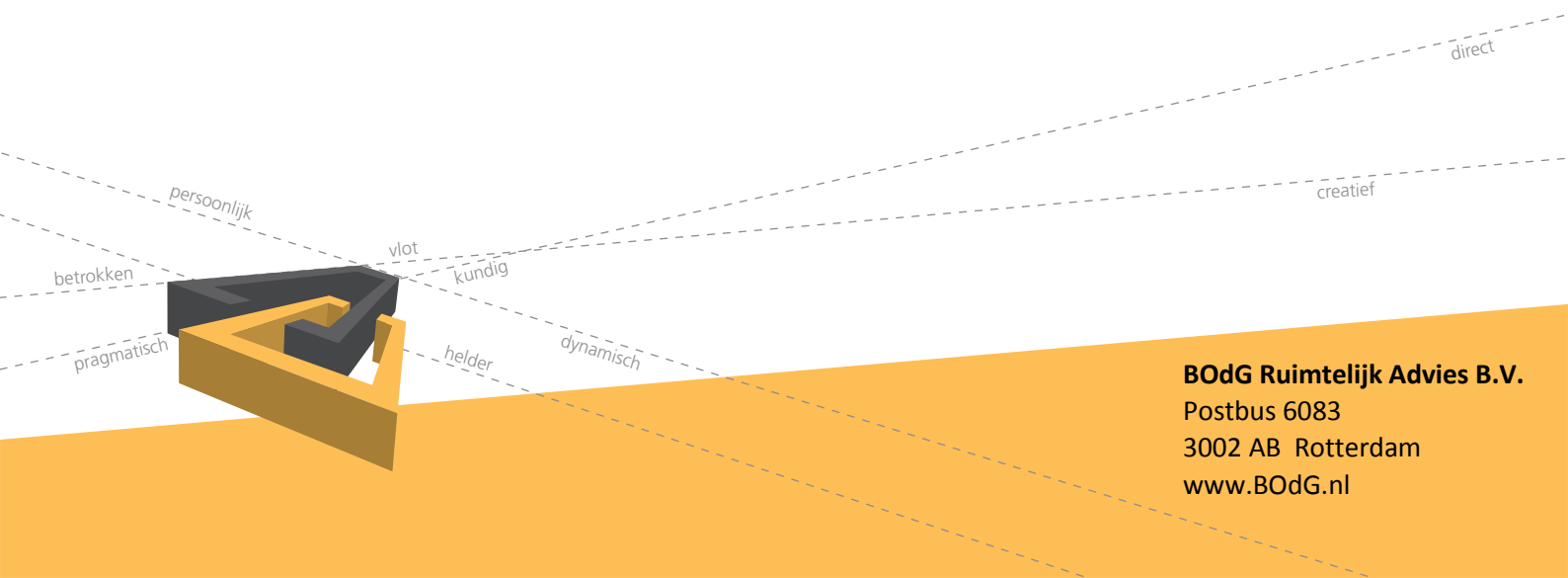


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

ORANJEBOOM 1

Datum: 21 mei 2013

In opdracht van: Woonstad Rotterdam



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

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	9
2. BELEIDSKADER.....	11
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	11
2.3 Gemeentelijk beleid.....	13
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Bestaande situatie	15
3.2 Projectbeschrijving	16
3.3 Verkeer en parkeren	18
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	19
4.1 Water	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geluid.....	20
4.4 Luchtkwaliteit	21
4.5 Externe veiligheid	22
4.6 Bodem.....	23
4.7 Archeologie	24
4.8 Flora en fauna	25
4.9 Duurzaamheid.....	25
4.10 Milieueffectrapportage.....	27
5. UITVOERBAARHEID.....	29
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	29
5.2 Vooroverleg ex artikel.....	29
6. CONCLUSIE	31

**BIJLAGE: Projectkaart
 Milieuonderzoeken**

1. INLEIDING

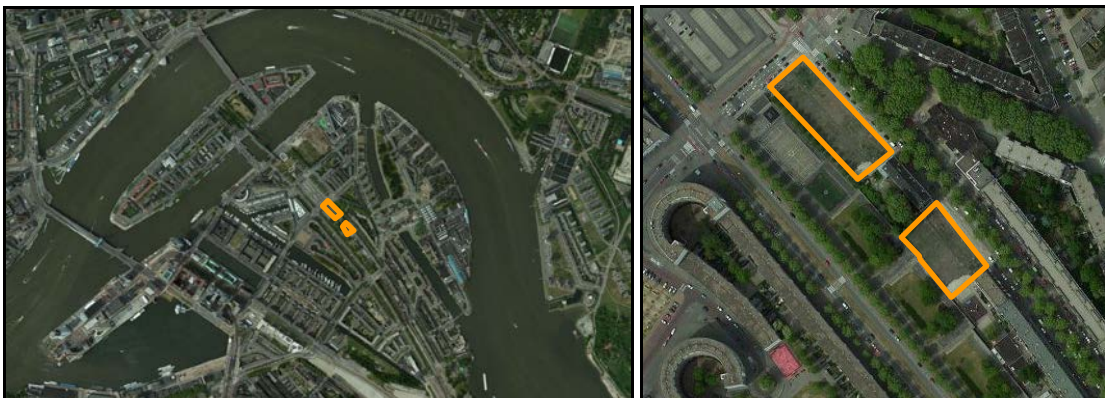
1.1 *Aanleiding*

Met het vaststellen van de Visie 'Kop van Feijenoord' en een bijbehorend masterplan is het startsein gegeven voor de verbetering van het woonmilieu van Feijenoord. In deze documenten zijn diverse deelprojecten opgenomen, die ertoe moeten leiden dat het voormalige bedrijfs- en havengebied wordt getransformeerd in een aantrekkelijk woon- en werkgebied. Daarnaast wordt de wijk beter verbonden met de binnenstad en de omringende wijken.

Eén van de eerste projecten van de gebiedsontwikkeling "Kop van Feijenoord" betreft het project Oranjeboom 1: de realisatie van 44 benedenbovenwoningen aan de Oranjeboomstraat. Dit voornemen past echter niet binnen het vigerend juridisch-planologisch kader (zie § 1.3). Om deze woningen te kunnen realiseren, dient met een omgevingsvergunning afgeweken te worden van het vigerende bestemmingsplan. Dit document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen op de Kop van Feijenoord. Dit deel van Rotterdam-Zuid valt onder het bestuur van de deelgemeente Feijenoord. Het projectgebied bestaat uit twee locaties gescheiden door een monumentaal schoolgebouw, in de westelijke gevelwand van de Oranjeboomstraat ten zuiden van de kruising met de Steven Hoogendijkstraat. De oorspronkelijke bebouwing, met de adressen Oranjeboomstraat 81 t/m 105 en 113 t/m 135, evenals de adressen Steven Hoogendijkstraat 54 t/m 58, is al in 2010 gesloopt. De gronden liggen momenteel braak en grenzen met de achterzijde aan het Rosepark, waaronder de Willemsspoortunnel is gelegen. Naast deze panden, maakt ook Oranjeboomstraat 111 deel uit van het projectgebied. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van deze locaties weer.



Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied (rechts) binnen Kop van Feijenoord (links).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Ter plaatse van het projectgebied geldt thans het bestemmingsplan "Feijenoord - Noordereiland". Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 12 juni 1986 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland op 3 februari 1987. Het plan is onherroepelijk na uitspraak van de Kroon (15 juni 1989).

Met betrekking tot het projectgebied zijn zes bestemmingen van kracht (zie afbeelding 2). Daar waar de voormalige bebouwing heeft gestaan, gelden op grond van het bestemmingsplan

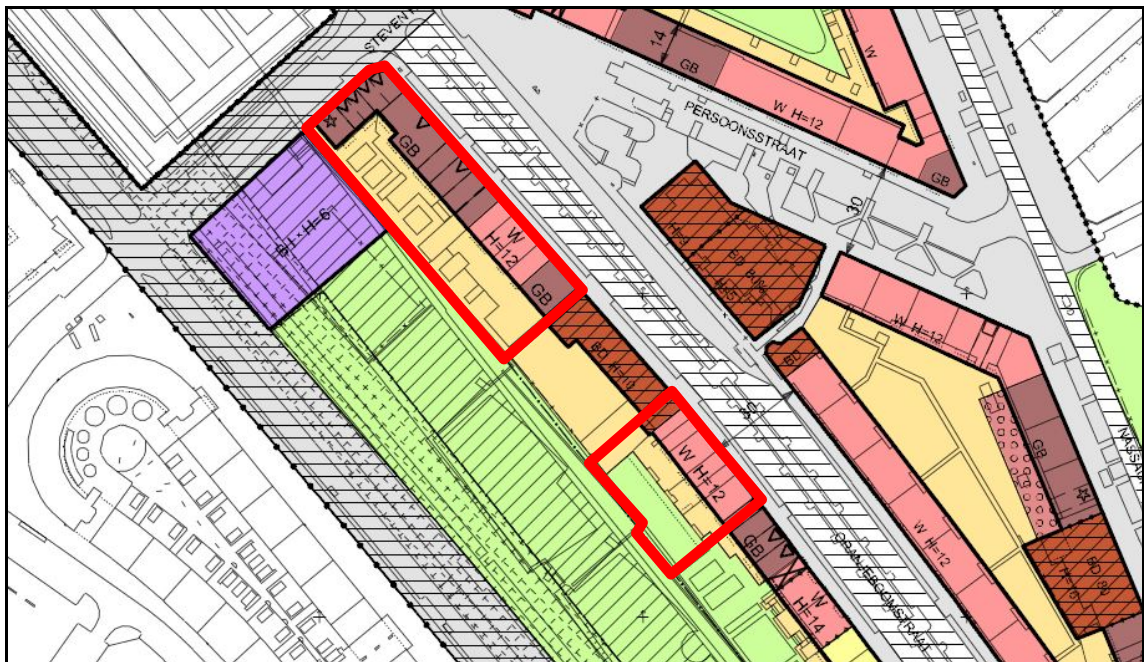
"Feijenoord - Noordereiland" de bestemmingen 'Gemengde bebouwing' (GB), 'Wonen, gestapeld' (W) en 'Bijzondere doeleinden' (BD). Aan de achterzijde van deze bebouwing zijn de bestemmingen 'Tuin' en 'Groenaanleg' van kracht.

Binnen de bestemming 'Gemengde bebouwing' is het toegestaan om de gronden te gebruiken voor gebouwen met gestapelde woningen, kantoren, ruimten ten behoeve van sociaal-culturele doeleinden, praktijkruimten en ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven. De maximale goothoogte van de gebouwen bedraagt 12 meter en woningen mogen maximaal 4 meter breed zijn.

In de bestemming 'Wonen, gestapeld' zijn gestapelde woningen met de daarbij behorende bergingen en tuinen toegestaan. De maximale goothoogte van gebouwen bedraagt 12 meter en woningen mogen een maximale breedte van 4,20 meter hebben.

De bestemming 'Bijzondere doeleinden' is gelegen op het pand Oranjeboomstraat 111. Binnen deze bestemming zijn bouwwerken toegestaan ten dienste van sociale, culturele, medische, educatieve, recreatieve of levensbeschouwelijke doeleinden, dan wel ten behoeve van de openbare dienst.

De bestemmingen op de onbebouwde delen van het projectgebied zijn bestemd voor tuin of gazon (bestemming 'Tuin') met de daarbij behorende paden en waterpartijen. Bebouwing is alleen toegestaan in de vorm van in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Dit geldt ook voor de gronden die binnen de bestemming 'Groenaanleg' vallen. Deze zijn bestemd voor de realisatie van parken, plantsoenen, gazons, waterpartijen, speelgelegenheden en dergelijke.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Feijenoord - Noordereiland" (projectgebied rood omkaderd).

De voorgenomen ontwikkeling binnen het projectgebied is in strijd met het geldende bestemmingsplan, omdat de maximale bouwhoogte van 12 meter wordt overschreden. Daarnaast mogen de gronden bestemd als 'Tuin' en 'Groenaanleg' niet bebouwd worden en is het niet toegestaan om op deze gronden te parkeren. Het bestemmingsplan "Feijenoord - Noordereiland" kent geen afwijkmogelijkheden om de gewenste bebouwing alsnog toe te laten.

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 locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Waar voorheen een functiewijziging en/of bouwwerkzaamheden gerealiseerd konden worden op grond van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, is een soortgelijke afwijking - waarvan in dit geval sprake is - geïntegreerd in de omgevingsvergunning. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de gewenste woningen te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt separaat aangevraagd van de aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor het project Oranjeboom 1.

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.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met het Rijksbeleid. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

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

2.2 *Provinciaal beleid*

Visie op Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, evenals de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Met de nieuwe integrale Structuurvisie zijn het 'Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020' en de nota

‘Regels voor Ruimte’ vervallen. De structuurvisie is inmiddels driemaal herzien, waarbij de laatste herziening op 30 januari 2013 door Provinciale Staten is vastgesteld.

In de visie staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk om de economische concurrentiepositie te versterken. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn daarbij belangrijke pijlers.

In het algemeen geldt dat behoud en verbetering van de landschappelijke kwaliteit van belang zijn en daarmee ook terughoudendheid met verdere verstedelijking. Prioriteit wordt daarom gegeven aan het vernieuwen, verbeteren, structureren en verdichten van het stedelijk gebied, met inachtneming van de eisen die aan een goed woon-, werk- en leefmilieu worden gesteld. De provincie stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: ‘Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.’

De functiekaart geeft de gewenste en mogelijke ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Zo biedt de kaart ruimte aan diverse belangen in Zuid-Holland. De functiekaart is vergelijkbaar met de voormalige streekplankaarten. Terwijl de functiekaart stuurt op het 'wat en waar', stuurt de kwaliteitskaart op het 'waar en hoe'. Op de kaart zijn zowel de bestaande als de gewenste kwaliteiten benoemd op een globale, regionale schaal. De kwaliteitskaart toont de diversiteit van Zuid-Holland en brengt de ruimtelijke kwaliteiten van provinciaal belang in beeld. De kaart geeft vanuit een kwalitatieve invalshoek richting en randvoorwaarden aan de ordening en ontwikkeling van de ruimte in Zuid-Holland.

Op de functiekaart is het projectgebied aangeduid als ‘Stad- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer’ (roze/paarsgeblokte arcering in afbeelding 2). Dit wordt in de structuurvisie gedefinieerd als "aaneengesloten bebouwd gebied, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen en die in de nabijheid en invloedssfeer zijn gelegen van haltes van hoogwaardig openbaar vervoer van het Zuidvleugelnets". Het betreft die gebieden binnen de in de provinciale verordening opgenomen bebouwingscontouren die al bebouwd zijn, dan wel de hierbinnen gelegen nog niet bebouwde gebieden waar al wel plannen voor of in uitvoering zijn. De verstedelijkingsopgave richt zich voornamelijk op deze gebieden.

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan de eerder genoemde Verordening Ruimte er één is. Deze verordening stelt regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. In deze Verordening is het projectgebied gelegen binnen de 'bebouwingscontour' en binnen het 'bestaand stads- en dorpsgebied'. Binnen deze gebieden bestaat ruimte voor herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk en dorpsgebied. De voorgenomen ontwikkeling pas hier prima in.

2.3 *Gemeentelijk beleid*

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad vastgesteld en vormt daarmee het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad te realiseren. Daarbij wordt mede gedoeld op voldoende recreatieve mogelijkheden.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar). Het projectgebied maakt onderdeel uit van het VIP-gebied "Woonmilieu Kop van Zuid". Speerpunt hierbij is de realisatie van rustig en centrumstedelijk wonen aan het water en in gemengde wijken.

Een ander relevant beleidsvoornemen uit de Stadsvisie is kernbeslissing 10, die het belang van het cultuurhistorische erfgoed en de architectuur benadrukt. Deze 'waarden' kunnen namelijk een belangrijke bijdragen leveren aan de verdere ontwikkeling van de stad. Daarnaast kan architectuur de stad aantrekkelijk maken, wat bijdraagt aan het welbevinden van de gebruikers van de stad.

Het project Oranjeboom I heeft tot doel een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijk woon- en werkgebied en sluit derhalve goed aan op de uitgangspunten van de Stadsvisie.

Nota 'Rotterdam en architectuur'

In de nota 'Rotterdam en architectuur' is kernbeslissing 10 uit de Stadsvisie verder uitgewerkt. Hierin is opgenomen, dat de kracht van architectuur aan te scherpen is door meer nadruk te leggen op samenhang in het stedelijk weefsel en op de levendigheid van de stad. Hiervoor zijn drie leidende beginselen opgesteld:

- het bevorderen van goed opdrachtgeverschap;
- vergaren en delen van kennis op het terrein van architectuur, toegespitst op de Rotterdamse opgave;
- behouden en stimuleren van ontwerptalent in Rotterdam.

Met name het eerste punt is relevant voor dit project. Rotterdam investeert veel in de VIP-gebieden en verwacht dat ontwikkelende partijen ook een hoog niveau ambiëren en inzetten op kwalitatief hoogwaardige en innovatieve architectuur. Dit wordt gewaarborgd door het stellen van inhoudelijke randvoorwaarden. Tevens dient afstemming plaats te vinden over de keuze van de architect en/of de wijze van architectenkeuze. In het kader van dit project heeft dat reeds plaatsgevonden en is in lijn met het beleid gekozen voor een Rotterdams architectenbureau. Het project sluit dan ook goed aan op de ambities uit deze nota.

Welstandsnota Rotterdam

Op 11 oktober 2012 is Welstandsnota Rotterdam in werking getreden. Hierin is het welstandsbeleid vastgelegd; dit beleid is echter afhankelijk van de plek waar gebouwd gaat worden. Elk soort gebied heeft immers specifieke kenmerken en daardoor ook specifieke welstandsregels. In de koepelnota is dan ook onderscheid gemaakt in verschillende gebiedstypen.

Het projectgebied en omgeving valt binnen het welstandsniveau 'regulier' en wordt getypeerd als "niet-planmatige uitbreidingen". De stedenbouwkundige structuur wordt hier gevormd door gesloten bouwblokken, waarbij de bebouwing bestaat uit afzonderlijke panden met een eigen architectuur of uit een kleine serie panden met dezelfde architectuur. De hoeken zijn vrijwel altijd architectonisch verbijzonderd. Uitgangspunt van het welstandsbeleid is het herkenbaar houden van de architectonische ensembles en de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur. Voor nieuwbouwprojecten geldt tevens dat deze moeten aansluiten bij de bestaande dan wel de oorspronkelijke structuur van het gebied (rooilijnen, bouwhoogtes).

Visie "Kop van Feijenoord"

Voor delen van de wijken Feijenoord in Kop van Zuid is in 2009 de visie Kop van Feijenoord vastgesteld. Deze visie verwoordt en verbeeldt de toekomstige ontwikkeling van dit gebied. De hoofdpoging is het woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners te verbeteren, waardoor de wijk ook voor nieuwkomers aantrekkelijker wordt. Daarnaast moet de wijk beter verbonden worden met de binnenstad en de omringende wijken. De visie benoemt daartoe een samenhangend pakket aan maatregelen, bijvoorbeeld de inrichting van het Nassauhavenpark.

Masterplan "Kop van Feijenoord"

De visie Kop van Feijenoord is verder uitgewerkt in het gelijknamige masterplan, waarbij de plannen zijn getoetst op milieutechnische en financiële aspecten. Dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen ten opzichte van de visie, met name in het woningbouwprogramma en de fasering. Het masterplan Kop van Feijenoord is vastgesteld door het college van B&W in oktober 2012. Met betrekking tot het projectgebied is het woningbouwprogramma teruggebracht van 57 woningen in de Visie naar 44 in het Masterplan.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Bestaande situatie*

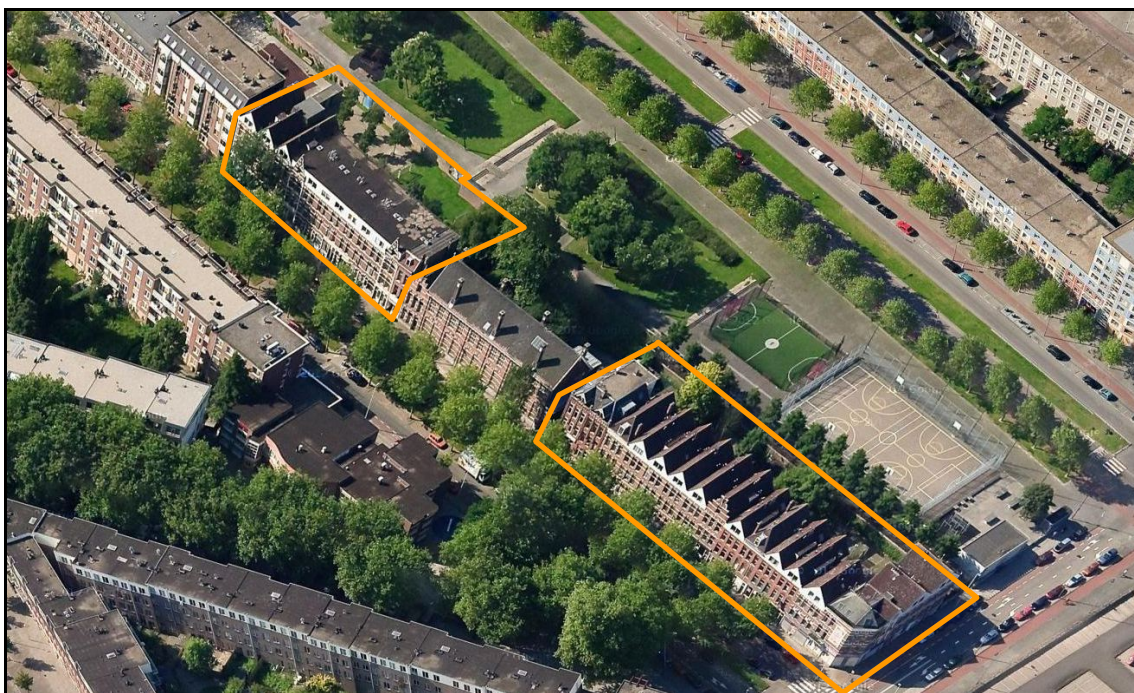
Tot ver in de 18^e eeuw was het 'eiland Feijenoord' niets anders dan een zandplaat in de binnenbocht van de Maas. Tijdens de 17^e en 18^e eeuw werd Feijenoord stukje bij beetje bedijkt. Pas halverwege de 19^e eeuw werd door het Rotterdamse gemeentebestuur een uitbreidingsplan vastgesteld, waarmee Feijenoord vooral het karakter kreeg van een haven- en industriegebied met geïsoleerde woonbuurten.

Nadat in 1974 de stadsvernieuwing in gang werd gezet is de omgeving van het projectgebied getransformeerd van een haven- en industriegebied met een ondergeschikte woonfunctie, naar een gemengd stedelijk gebied in de nabijheid van het Rotterdamse stadscentrum. Tijdens de stadsvernieuwing zijn veel woningen, voornamelijk gebouwd tussen 1910 en 1930, gerenoveerd en/of vervangen door nieuwbouw. Vanwege de aanleg van de Willemsspoortunnel is in de jaren tachtig van de vorige eeuw ook de westelijke 19^e eeuwse gevelwand van de Oranjeboomstraat tussen de Steven Hoogendijkstraat en Nassaukade gesloopt. Dat geldt ook voor de bierbrouwerij d'Oranjeboom, waar de Oranjeboomstraat haar naam aan dankt.

De omgeving van het projectgebied wordt nog altijd gekarakteriseerd als 19^e eeuwse wijk. De straten hebben doorgaans een symmetrisch profiel, en het groen bestaat uit bomen of middenbermen. Winkelveorzieningen zijn voornamelijk ondergebracht in de doorgaande straten, op de hoeken of aan pleinen. In de verkaveling is het gesloten bouwblok dominant. De meeste bebouwing is als samenhangend ensemble gerealiseerd, bestaande uit enkele panden tot de hele straatwand. In de stadsvernieuwingstijd is door sloop/nieuwbouw wel een ander soort architectuur gerealiseerd. De kwaliteit van de 19^e eeuwse gebieden ligt in de opbouw van de straten en bebouwing; belangrijkste ingrediënten zijn het gesloten bouwblok met strakke rooilijnen en een bijzondere hoekoplossingen.

De Oranjeboomstraat is momenteel nog steeds herkenbaar als een 19^e eeuwse belangrijke doorgaande laan op Zuid, hoewel de ten westen hiervan gelegen Rosestraat de echte doorgaande functie grotendeels heeft overgenomen. Zoals aangegeven is in het recente verleden de nodige sloop/nieuwbouw toegepast, waarmee de herkenbaarheid en daarmee de identiteit en aantrekkelijkheid van de Oranjeboomstraat flink onder druk is komen te staan.

Het projectgebied is op dit moment braakliggend. De oorspronkelijke bebouwing, 83 woningen en bedrijven met de adressen Steven Hoogendijkstraat 54 t/m 58 en de Oranjeboomstraat 81 t/m 105 en 113 t/m 135, is eind 2010 gesloopt, omdat de bouwtechnische kwaliteit en de fundering slecht waren. Tussen de twee deelgebieden staat een monumentaal schoolgebouw met bijbehorende hoofdmeesterswoning (Oranjeboomstraat 109-111). Aan de westzijde grenst het projectgebied aan het Rosepark, waaronder de Willemsspoortunnel is gelegen.



Afbeelding 3: Vogelvluchtoverzicht van de gesloopte bebouwing in het projectgebied (oranje omkaderd).

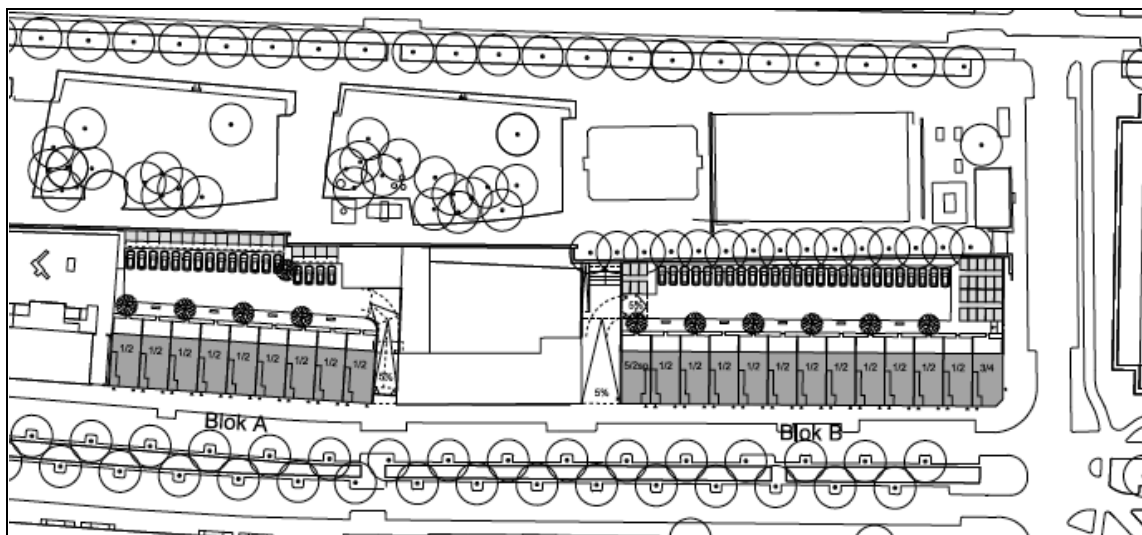
3.2

Projectbeschrijving

De oorspronkelijke bebouwing in het projectgebied (zie afbeelding 3) was belangrijk voor de herkenbaarheid en identiteit van de Oranjeboomstraat als negentiende eeuwse stadswijk. De opgave voor de vervangende nieuwbouw is dan ook tweeledig: een nieuw woonprogramma in de bereikbare huursector realiseren, dat voldoet aan de eisen van de huidige tijd en met de ontwerpprincipes van de negentiende eeuwse architectuur. Hierdoor past de nieuwbouw bij het karakteristieke straatbeeld.

De bebouwing in het project Oranjeboom 1 bestaat uit twee gedeelten vervangende nieuwbouw, van elkaar gescheiden door een monumentaal schoolgebouw. In totaal worden 44 benedenbovenwoningen gerealiseerd, waarbij de maximale bebouwingshoogte 14 meter bedraagt. Het aantal bouwlagen bedraagt maximaal vier. De maat en schaal van de bebouwing is afgestemd op de aangrenzende bebouwing en typologie. Het pand op de hoek Oranjeboomstraat - Steven Hoogendijkstraat krijgt een afgeschuinde hoek. Deze woningen zijn 'bijzonder' en bevatten een overhoekse oriëntatie.

Langs de gehele Oranjeboomstraat wordt de voorgevel op de rooilijn gesitueerd, waarmee wordt voldaan aan één van de belangrijkste karakteristieken van negentiende eeuwse stadswijken. Enkel het noordelijk deel, gelegen aan de Steven Hoogendijkstraat, zal een klein stukje achter de bestaande rooilijn worden gerealiseerd. Het zuidelijke deel van de nieuwbouw wordt tegen de zijgevel van Oranjeboomstraat 139 gebouwd. Van de zijgevels die zijn gericht op het schoolgebouw, zal deze aan de zuidzijde van het schoolgebouw als blinde 'wand' worden uitgevoerd. Hier wordt tevens ruimte vrijgehouden om een minimaal zes meter brede doorsteek naar het Rosepark aan te leggen. Voor de achtergevel is op grond van de stedenbouwkundige randvoorwaarden geen rooilijn voorgeschreven. Teruglegging en/of uitkraging van het hoofdvolume is hier toegestaan, mits sprake is van een goede detaillering en materialisering. Dergelijke aspecten komen aan de orde bij de uitwerking van het bouwplan en worden getoetst in het kader van de bouwaanvraag. Alle entrees van de woningen zijn gesitueerd in de voorgevel zijn gesitueerd.



Afbeelding 4: situatie nieuwbouw (biq architecten).



Afbeelding 5: Impressie met zicht op blok B (biq architecten).



Afbeelding 6: Impressie met zicht op blok A (biq architecten).

3.3

Verkeer en parkeren

Ten aanzien van het parkeren zijn in het vastgestelde masterplan 'Kop van Feijenoord' de volgende afspraken gemaakt:

- De Rotterdamse parkeereis is het uitgangspunt.
- Minimaal één parkeerplaats per woning op eigen terrein. Als de parkeereis minder plaatsen voorschrijft, is een-op-een een ambitie en geen eis.
- Het overige deel van de parkeernorm gebiedsgericht oplossen, dus in openbare garages of in het openbaar gebied als daar ruimte is.

Ten behoeve van het parkeren, worden aan de achterzijde van het complex stallingsplekken gerealiseerd (zie afbeelding 4). Hier is ruimte voor 44 auto's, één per woning. De ontsluiting van deze stallingsplekken vindt plaats via de Oranjeboomstraat.

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.

Ten behoeve van het masterplan "Kop van Feijenoord" is door het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam (IGWR) een milieुरapportage¹ opgesteld. Het project Oranjeboom I, waar deze ruimtelijke onderbouwing zich op richt, maakt hiervan onderdeel uit. Omdat de gebruikte rekenmethoden en uitgangspunten in deze rapportage nog actueel zijn, is deze rapportage gebruikt als input voor dit hoofdstuk.

4.1 **Water**

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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot deelgemeentelijk niveau (Waterplan 2 en deelgemeentelijk waterplan Feijenoord). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid; dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2009-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2009-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad.

In het kader van het masterplan "Kop van Feijenoord" is in overleg met de waterbeheerders een watertoets opgesteld. Hieruit blijkt, dat de ontwateringsdiepten op de 'kop' variëren van 1 tot meer dan 2 meter. Hierdoor wordt voldaan aan de minimaal vereiste ontwateringsdiepte van 0,8 meter. Omdat dit projectgebied buitendijks is gelegen en zich in de directe nabijheid van oppervlaktewater met een grote omvang (Nieuwe Maas) bevindt, geldt geen compensatieplicht inzake toename van het verhard oppervlak.

Met betrekking tot het verwerken van het huishoudelijk en het bedrijfsafvalwater wordt in de uitgevoerde watertoets gesteld dat één en ander nader uitgewerkt moet worden in een rioleringsplan. Voor dit projectgebied geldt echter, dat sprake is van vervangende nieuwbouw. Het aantal woningen neemt hierbij af (van 83 in oorspronkelijke situatie naar 44 nu), waardoor het aanbod aan huishoudelijk afvalwater ook vermindert. Gesteld wordt, dat de bestaande riolering over voldoende capaciteit beschikt om dit water af te kunnen voeren. Het opstellen van een rioleringsplan wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

¹ IGWR, Masterplan Port Feijenoord; milieuaspecten, maart 2010, projectcode 20090087 / MR9014.

Het uitgiftepeil ligt voor het projectgebied op 4,10 meter NAP, waarbij een minimaal vloerpeil van 4,30 meter NAP wordt geadviseerd. Hiervan mag worden afgeweken in combinatie met adaptieve maatregelen. Omdat de aangrenzende buitenruimte niet opgehoogd gaat worden, is het bestaande maaiveldpeil van de Oranjeboomstraat het uitgangspunt. Deze varieert van 2,30 meter toe 2,90 meter NAP. Het uiteindelijke hoogteverschil tussen maaiveld en de begane grondvloer wordt op eigen terrein en in de bebouwing opgelost.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Zoals aangegeven is het waterschap Hollandsche Delta betrokken geweest bij de totstandkoming van de watertoets behorende bij het milieuraapport ten behoeve van het masterplan "Kop van Feijenoord". Daarnaast wordt deze ruimtelijke onderbouwing bij aanvang van de procedure ter toetsing aangeboden aan het waterschap.

4.2

Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. 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 woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan "Feijenoord - Noordereiland" zijn in de nabijheid van het projectgebied liggende bouwblokken zodanig bestemd, dat hier bedrijvigheid is toegestaan. Het gaat hierbij om de bestemmingen 'Bedrijven I', 'Gemengde bebouwing' en 'Bijzondere doeleinden'. In alle gevallen gaat het om inrichtingen die in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" worden aangemerkt tot milieucategorie 1 of 2. Op grond van de Rotterdamse systematiek zijn dergelijke bedrijven zonder meer toegestaan in een woonomgeving. Ter plaatse van het projectgebied is dan ook sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer 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.

De voorgenomen realisatie van 44 benedenbovenwoningen leidt tot de bouw van geluidsgevoelige objecten. Omdat deze woningen zijn gelegen binnen de zone behorende tot de zoneplichtige weg Rosestraat, is in het milieuraapport een akoestisch onderzoek opgenomen. In dit onderzoek zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de niet-zoneplichtige wegen Oranjeboomstraat en Steven Hoogendijkstraat meegenomen.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II uit het Meet- en Rekenvoorschrift Geluidhinder 2006. Uit deze berekeningen blijkt, dat alleen ter plaatse van de zuidgevel van het woningbouwblok in het zuidelijk deelgebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Rosestraat leidt hier namelijk tot een belasting van 50 dB. Aangezien het treffen van geluidsreducerende maatregelen aan bron, ontvanger en/of het overdrachtsgebied vanuit financieel en/of stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk is, is een ontheffing van de Wet geluidhinder (hogere waarde) noodzakelijk.

Met betrekking tot de niet-zoneplichtige wegen Oranjeboomstraat en Steven Hoogendijkstraat bedraagt de maximale geluidsbelasting vanwege het wegverkeer 59 respectievelijk 53 dB. Omdat de berekende geluidbelasting onder de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder blijft, wordt deze belasting als acceptabel gezien.

In het onderzoek van IGWR is rekening gehouden met bebouwing tussen onderhavig projectgebied en de Rosestraat. Omdat niet zeker is dat deze bebouwing wordt gerealiseerd, is het akoestisch onderzoek geactualiseerd². Hieruit blijkt, dat de maximale geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Rosestraat 49 dB bedraagt. Hiervoor wordt een hogere waarde aangevraagd. Met betrekking tot de niet-zoneplichtige wegen Oranjeboomstraat en Steven Hoogendijkstraat is in dit onderzoek een maximale geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van 59 respectievelijk 49 dB berekend. Deze belasting wordt als acceptabel gezien.

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd, dat het aspect geluid geen belemmeringen oplevert voor de realisatie van de geplande woningen.

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.

² Cauberg-Huygen raadgevende ingenieurs, Akoestisch onderzoek inzake project "44 woningen Oranjeboom" te Rotterdam; onderzoek naar optredende geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï, maart 2013, rapportnummer: 20130211-07.

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 maximaal 44 woningen voorzien. Dit aantal ligt dus ruimschoots onder de getalsmatige grens uit de Regeling NIBM. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook aangemerkt als 'niet in betekenende mate'. Tevens blijkt uit het door IGWR opgestelde milieuraapport dat het gehele project 'Kop van Feijenoord' als niet in betekenende mate kan worden aangemerkt.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Planbureau voor de Leefomgeving in 2011 gelegen tussen de 28 en 30 µg/m³ respectievelijk tussen de 35 en 38 µg/m³. De concentratie PM₁₀ is in 2020 tussen de 23 en 26 µg/m³; voor NO₂ is dit een concentratie gelegen tussen 25 en 30 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen en dus geen overschrijding plaatsvindt. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

4.5 Externe veiligheid

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

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 het door IGWR opgestelde milieuraapport blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied een aantal risicobronnen is gelegen. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Transport gevaarlijke stoffen over rail

De spoorverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht loopt ter hoogte van het projectgebied geheel door de Willemstunnel. Door de afschermende werking van de tunnel is hier dan ook geen sprake van een plaatsgebonden en een groepsrisico. Dit is wel het geval bij de tunnelmond, die net ten zuiden van de Burgdorfferstraat is gelegen. Het projectgebied is op een afstand van circa 270 meter van de tunnelmond gelegen.

Met betrekking tot het plaatsgebonden en het groepsrisico worden geen knelpunten verwacht. Aangezien ten opzichte van de huidige (planologische) situatie sprake is van een

afname van het aantal woningen (van 83 naar 44) treedt geen significant nadelig effect op het groepsrisico op. Een nadere verantwoording wordt niet noodzakelijk geacht. Wel is door de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) opgemerkt dat een afstand van tenminste drie meter in acht genomen dient te worden bij het aanleggen van de fundering van de woningen om instortingen daarvan te voorkomen bij een eventuele BLEVE³ in de Willemsspoortunnel. Hieraan wordt ruimschoots voldaan.

Transport gevaarlijke stoffen over water

Ten noorden en oosten van het projectgebied is de Nieuwe Maas gelegen, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. In het Basisnet Water is deze transportroute gecategoriseerd als 'binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand' (de zogenaamde zwarte vaarwegen). De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour komt niet buiten de waterlijn. Wel is sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Deze strekt zich uit tot op 25 meter vanaf de waterlijn. Aangezien de kleinste afstand tussen het projectgebied en de Nieuwe Maas circa 375 meter bedraagt, vormt deze contour geen belemmering.

Op grond van het Basisnet Water is bij zwarte wegen een groepsrisicoverantwoording noodzakelijk. Omdat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een afname van het aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied en gezien het kleinschalig karakter ervan, treedt geen significant negatief effect op het groepsrisico op. Zodoende wordt een nadere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk geacht.

Stationaire risicobronnen

Volgens de risicokaart van de Provincie Zuid-Holland is één stationaire risicobron relevant, te weten Unilever Bestfoods Nederland. Hier wordt namelijk gebruik gemaakt van ammoniak. De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour bedraagt 30 meter en is niet buiten de terreingrens gelegen. De maximale effectafstand voor dodelijke slachtoffers bedraagt 210 meter. Beide contouren zijn niet over het projectgebied gelegen, zodat deze contouren geen belemmeringen vormen.

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd, dat het thema externe veiligheid niet tot belemmeringen leidt.

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.

³ Een explosiescenario doordat de druk in een opslagtank (propan- of LPG-tankwagen of spoorketelwagon) zo toeneemt dat de tank openbarst en de vloeistof er als een brandende wolk uitkomt. BLEVE: boiling liquid expanding vapour explosion.

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is voor de geplande gebruik (bodemgeschiktheidsverklaring). Pas als de bodem schoon genoeg is bevonden mag gebouwd worden.

Op de in 2009 geactualiseerde Rotterdamse Bodemkwaliteitskaart is de bodem ter plaatse van het projectgebied aangemerkt als 'licht tot sterk verontreinigd'. Dit betekent, dat de grootschalig aangebrachte ophooggrond licht tot sterk verontreinigd is. De gemiddelde kwaliteit van de bovenste meter is beter dan de daaronder gelegen laag. De kwaliteit van de hieronder gelegen oorspronkelijke bodem (van 2 tot 4 meter minus maaiveld) is in het algemeen weer beter dan die van de ophooglaag. De lokale bodemkwaliteit kan zijn beïnvloed door lokale bedrijfsactiviteiten waar soms sprake is geweest van verontreinigingsbronnen.

Ter plaatse van het projectgebied is in 2009 een bodemonderzoek⁴ uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de geroerde boven- en ondergrond sterk verontreinigd is met zware metalen (met name koper, lood en zink). Lokaal zijn ook matige en sterke verontreiniging met PAK aangetroffen. Alle verontreinigingen zijn vrijwel zeker te relateren aan het aangetroffen bodemvreemde materiaal. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en koper.

In 2011 is de bodem ter plaatse van het projectgebied gesaneerd. Hierbij is de grondverontreiniging gedeeltelijk ontgraven tot maximaal 2,5 meter beneden maaiveld voor het verwijderen van de funderingen van de gesloopte bebouwing. Op de afgegraven gronden is geotextiel aangebracht en daar bovenop is een leeflaag gerealiseerd met een dikte van circa 0,9 meter. Deze bestaat uit 0,8 meter schoon zand en 0,1 meter schone teelaarde. Deze leeflaag voldoet niet geheel aan de vereiste dikte van 1,0 meter, vanwege de geringe afwijking is hiermee wel ingestemd. Omdat bij de bouw van de nieuwe woningen niet beneden deze leeflaag gebouwd gaat worden, wordt gesteld dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik (wonen).

4.7 Archeologie

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Aangezien het bouwplan nog niet geheel is uitgewerkt kan het noodzakelijk zijn, de archeologische aspecten nader te bezien. Op advies van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) is bij ontgravingen die dieper reiken dan één meter beneden maaiveld, een archeologisch onderzoek nodig van twee diepere (mechanische) boringen: één ter plaatse van het noordelijk plandeel, en één ter plaatse van het zuidelijk plandeel. Van deze diepte is naar alle waarschijnlijkheid echter geen sprake, aangezien het bouwplan niet dieper zal reiken dan de opgebrachte schone leeflaag (zie § 4.8). In dat geval zal BOOR enkel het palenplan (zodra

⁴ EnviroPlan, Verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) Steven Hoogendijkstraat 54 t/m 58, Oranjeboomstraat 81 t/m 105 en 111 t/m 135 Rotterdam, september 2009, rapportnummer P-20095528/R01.

beschikbaar) moeten beoordelen om tot een besluit te komen of een archeologisch onderzoek nodig is⁵. Opgemerkt wordt overigens dat bij de sloop van de voormalige bebouwing, de palen niet verwijderd zijn en de nieuwbouw hier grotendeels op zal rusten. Er is een relatief klein aantal extra palen noodzakelijk.

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 gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden.

Het projectgebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat is aangewezen als Natura 2000. Ook gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur zijn op gepaste afstand gelegen (Nieuwe Maas op 375 meter). Gezien de afstand en de kleinschalige omvang van het project is aantasting van deze gebieden niet aan de orde.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit het door IGWR opgestelde milieuraapport blijkt, dat op de Kop van Feijenoord diverse beschermde dier- en plantensoorten voorkomen. Zo bevinden zich op de kademuren van de Prins Hendrikkade, de Nassaukade en de Nassauhaven diverse beschermde muurplanten. Aangezien binnen het projectgebied geen kaden aanwezig zijn en deze ook niet in de directe nabijheid zijn gelegen, heeft het voornemen geen negatief effect op deze planten.

Andere beschermde soorten die op de Kop van Feijenoord voorkomen, zijn vleermuizen en diverse vogels. Aangezien het projectgebied momenteel braak ligt, wordt niet verwacht dat deze dieren zich hier bevinden. Het voornemen heeft dan ook geen significant negatief effect op de instandhouding van deze diersoorten. Het uitvoeren van nader ecologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

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

⁵ Brief BOOR A2013-11 Oranjeboom 1, Feijenoord, Rotterdam (31 januari 2013)

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

Rotterdam streeft naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (prosperity) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam. Hierin wordt ingegaan op opgaven zoals het verminderen van de CO₂ uitstoot, het bevorderen van de energie-efficiëntie en het groener maken van de stad. In dit Programma worden tien opgaven genoemd voor de periode 2010-2014.

Voor de realisatie van het bouwplan Oranjeboom 1 geldt, dat niet alle tien de punten uit het Programma Duurzaam van toepassing zijn. Wel wordt getracht om zoveel mogelijk te voldoen aan deze punten. Het bestuur van Woonstad Rotterdam, ontwikkelaar van het project, heeft de ambities op het vlak van duurzaamheid vastgesteld in november 2012 ('Duurzaamheid bij Woonstad Rotterdam', ambitie en routekaart). Daarin wordt gesteld dat nieuwbouwwoningen vaak meer mogelijkheden bieden om te sturen op duurzaamheid dan bestaande woningen. Woonstad gebruikt de duurzaamheidstool *GPR gebouw* (oorspronkelijk: Gemeentelijke Praktijk Richtlijn voor duurzaam bouwen) om nieuwbouw- en transformatieprojecten vooraf en achteraf te meten op de duurzaamheidsschaal die bestaat uit de aspecten: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Woonstad Rotterdam heeft uitgesproken dat vanaf 2013 alle nieuwbouw- en transformatieprojecten voldoen aan een hogere duurzaamheidsambitie dan het bouwbesluit. Dit wordt bereikt door alle nieuwe projecten vooraf door te rekenen met voornoemde duurzaamheidstool en te zorgen dat de score op de duurzaamheidsschaal gemiddeld een 7 is. Bij sloop/nieuwbouw en renovatie wordt duurzaam omgegaan met sloop- en restmateriaal. Daarbij worden afspraken gemaakt met de toeleveranciers, opdat materialen zoveel als mogelijk worden hergebruikt.

Naast bovenstaande hanteert Woonstad Rotterdam tevens een technisch programma van eisen voor nieuwe ontwikkelingen met een aparte paragraaf over duurzaam bouwen. Hierbij hoort een checklist, die per project moet worden ingevuld en een handvat biedt om de doelen op projectniveau te formuleren. Belangrijk item hierbij is dat duurzaam bouwen ook een garantie biedt voor duurzaam onderhouden/exploiteren.

Woningen met toekomstwaarde

Voor het project Oranjeboom 1 is gekozen voor nieuwbouw, omdat de 'oude' (gesloopte) woningen technisch slecht waren en woontechnisch ook geen toekomstwaarde hadden, dit was binnen het casco ook moeilijk te realiseren. De nieuwe woningen gaan weer minimaal 50 jaar mee. Omdat het hier om een project met 21 5-kamerwoningen en 21 3-kamerwoningen met een groot oppervlak gaat (er kunnen eenvoudig 4-kamerwoning van worden gemaakt), zit er veel flexibiliteit in het plan. De woningen kunnen hierdoor worden aangepast aan de eisen van de tijd. Elke woning heeft een parkeerplaats en een berging op een afgesloten binnenterrein. De straat wordt hiermee ontlast.

Restwarmte

Woonstad Rotterdam heeft een raamovereenkomst afgesloten met Nuon en Eneco. Alle nieuw te bouwen woningen worden aangesloten op restwarmte. Voor Oranjeboom I is het inmiddels vastgelegd in een projectovereenkomst.

Energie

De meeste woningen hebben een EPC van 0,5 en scoren daarmee beter dan het bouwbesluit 2012 vereist (0,6).

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 de m.e.r.-(beoordelings)plicht 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 waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.- beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

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 bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling vanwege de beperkte omvang geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu heeft. De omvang van het project bedraagt slechts een fractie van de drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.; het project voorziet enkel in de bouw van 44 woningen. Het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.-(beoordeling) wordt niet noodzakelijk geacht. Dit blijkt ook uit de door IGWR opgestelde milieurapportage.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

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

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

5.2 *Vooroverleg ex artikel*

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit, 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. Daarop is van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) en de DCMR milieudienst Rijnmond (DCMR) een reactie ontvangen. Onderstaand zijn deze samengevat, van een beantwoording voorzien en is aangegeven of de reactie aanleiding heeft gegeven tot wijzigingen in de ruimtelijke onderbouwing.

1. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

De vooroverlegreactie van de VRR gaat in op een tweetal aspecten, te weten Externe veiligheid en voorlichting.

Externe Veiligheid

Opgemerkt wordt dat met betrekking tot Externe Veiligheid een afstand van tenminste drie meter in acht genomen dient te worden bij het aanleggen van de fundering van de woningen om instortingen daarvan te voorkomen bij een eventuele BLEVE in de Willemsspoortunnel.

Beantwoording

De woningen staan op ruim voldoende afstand van de Willemsspoortunnel en voldoen daarmee aan de gestelde voorwaarde. In overleg met de VRR is hieraan tevens aandacht besteed in de betreffende paragraaf van deze ruimtelijke onderbouwing.

Communicatie en voorlichting

Opgemerkt wordt dat gezorgd dient te worden voor een goede voorlichting en instructie aan de medewerkers van de BHV organisatie, zodat zij weten hoe te handelen bij een dreigende BLEVE en/of een toxische wolk.

Beantwoording

Het betreffen hier zelfstandige woningen, waarbij geen sprake zal zijn van een eigen BHV organisatie. Het advies om te zorgen voor een goede voorlichting wordt uiteraard ter harte genomen.

2. DCMR milieudienst Rijnmond (DCMR)

De vooroverlegreactie van de DCMR gaat in op een tweetal aspecten, te weten Externe veiligheid en Duurzaamheid.

Externe Veiligheid

De conclusie met betrekking tot externe veiligheid wordt onderschreven. Echter het plangebied bevindt zich in het invloedsgebied van de tunnelmond van de spoorweg en binnen het invloedsgebied van de Nieuwe Maas. In verband hiermee dient advies te worden gevraagd van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). De reactie van de VRR dient in de ruimtelijke onderbouwing te worden verwerkt.

Beantwoording

De VRR is betrokken in het vooroverleg (zie reactie onder 1), waarbij tevens telefonisch overleg heeft plaatsgehad. Het spoor is ter plaatse van het project geheel ondergronds gelegen. De tunnelmond bevindt zich op ongeveer 270 meter van de meest zuidelijk geprojecteerde woning (nabij de doorsteek van de Oranjeboomstraat naar de Vuurplaat). Ten aanzien van het aspect Externe Veiligheid is aangegeven dat van belang is dat de fundering van de woningen op minimaal drie meter van de spoortunnel is gesitueerd. Hierover is afgestemd met de VRR en aan dit aspect wordt voldaan. Ten aanzien van de ligging ten opzichte van de Nieuwe Maas heeft de VRR geen nadere voorwaarden gesteld, waarmee wordt aangenomen dat de conclusie, zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing wordt onderschreven.

Duurzaamheid

In de duurzaamheidsparagraaf wordt verwezen naar het Programma duurzaam. Er wordt gesteld dat zoveel mogelijk aan de relevante punten uit het programma wordt voldaan, maar dit wordt niet concreet gemaakt. Het plan oogt echter al vrij concreet. Geadviseerd wordt de voornemens op het gebied van duurzaamheid daarom ook concreet te maken. Geadviseerd wordt daarbij aansluiting te zoeken bij de speerpunten uit het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid in de deelgemeente Feijenoord van november 2011. Dit zijn: duurzaam materiaalgebruik, energiebesparing en (duurzame) energieopwekking, vergroening (verticaal groen en groene daken). Ook wordt voorgesteld de eigen ambities van de initiatiefnemer te vermelden en te laten zien hoe hiermee in het plan wordt omgegaan.

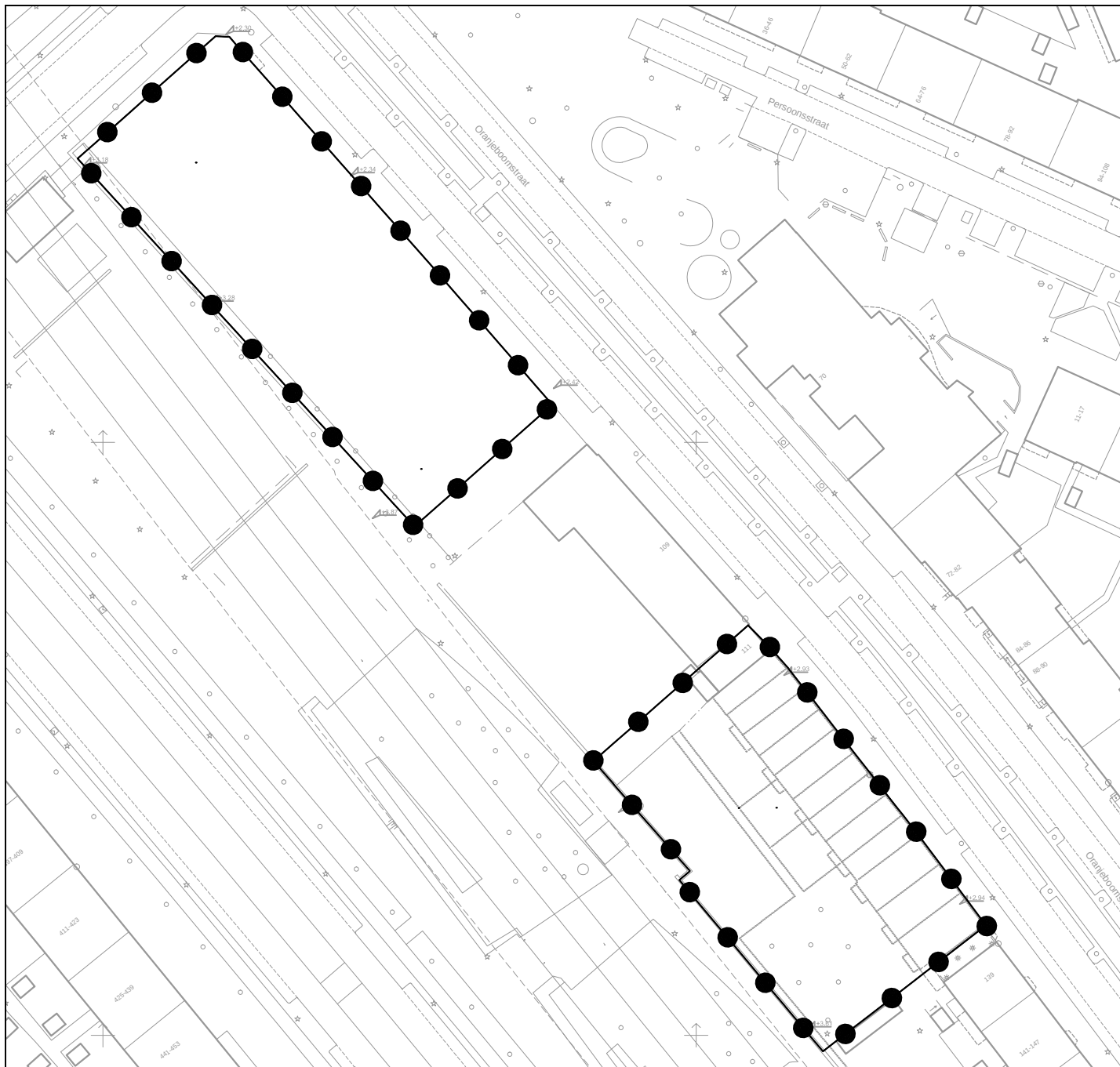
Beantwoording

De duurzaamheidsparagraaf is op dit aspect uitgebreid en aangevuld.

6. CONCLUSIE

De realisatie van 44 benedenbovenwoningen binnen het projectgebied betreft de bouw van woningen op een locatie waar deze reeds lange tijd aanwezig zijn geweest. Het gaat feitelijk om vervangende nieuwbouw, waarbij het aantal woningen ten opzichte van de huidige situatie afneemt (van 83 naar 44). Het voornemen maakt deel uit van zowel de Visie als het Masterplan "Kop van Feijenoord" en past daardoor uitstekend binnen het gemeentelijk beleid. Daarnaast vertoont de voorgenomen ontwikkeling evenmin strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit is geen sprake. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om 44 benedenbovenwoningen binnen het projectgebied op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en (openbaar) groen. Omdat sprake is van een gefaseerde aanvraag omgevingsvergunning, dient voor de daadwerkelijke bouw van de woningen nog een omgevingsvergunningprocedure voor het bouwen te worden aangevraagd.

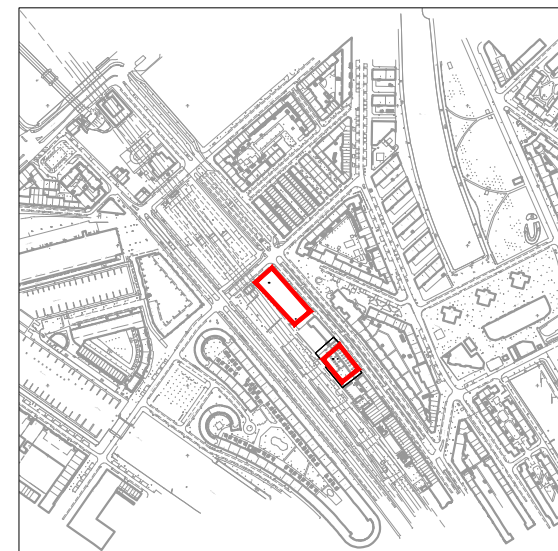


VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens



project:

Oranjeboom 1

gemeente:

Rotterdam

betreft:

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

opdrachtgever:

Woonstad Rotterdam

datum : 21 mei 2013

schaal: 1 : 1.000

blad:

1 van 1



BODG
ruimtelijk advies

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