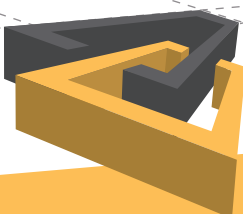


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

WONING SCHANS 90

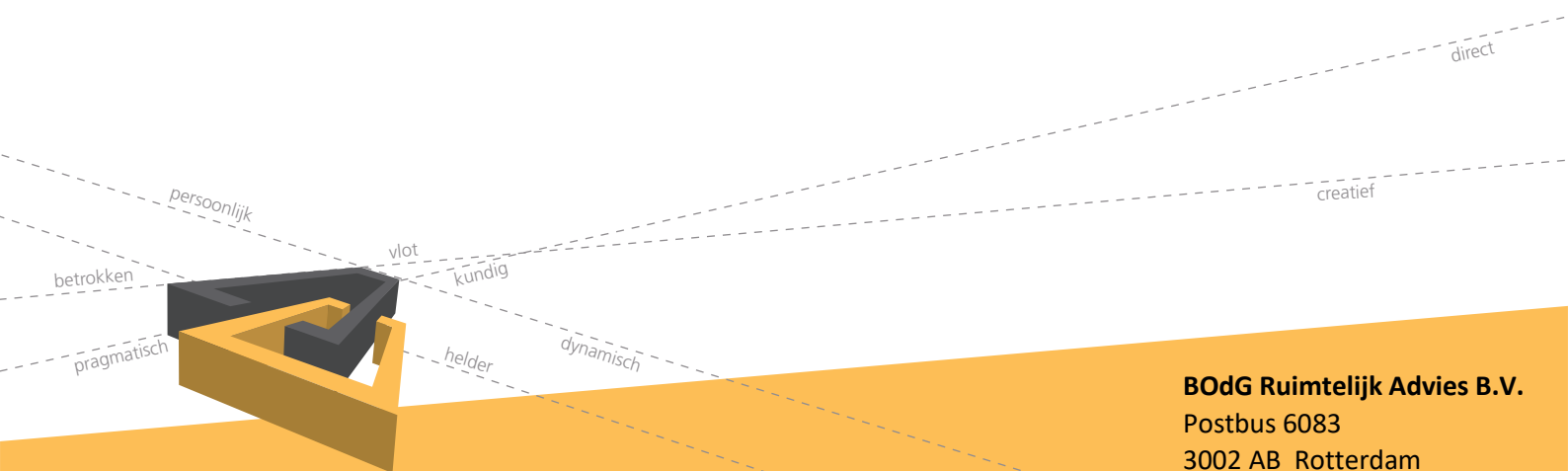


22 juni 2017

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

WONING SCHANS 90

Datum	22 juni 2017
In opdracht van	Gemeente 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	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	10
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	15
3.1 Bestaande situatie	15
3.2 Projectbeschrijving	17
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	19
4.1 Water	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geluid.....	21
4.4 Luchtkwaliteit	22
4.5 Externe veiligheid	23
4.6 Bodem.....	24
4.7 Archeologie	25
4.8 Flora en fauna	26
4.9 Duurzaamheid.....	27
4.10 Milieueffectrapportage.....	28
5. UITVOERBAARHEID.....	29
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	29
5.2 Vooroverleg	29
6. CONCLUSIE	31

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

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Het westelijk deel van het voormalige bedrijfsterrein van jeneverstokerij Henkes doet momenteel dienst als parkeerterrein. Aan de zuidzijde wordt dit parkeerterrein begrensd door een blinde kopgevel van een woonblok. Bij de gemeente is het verzoek binnengekomen om tegen deze kopgevel één woning te realiseren. Dit voornemen past echter niet binnen het geldend juridisch-planologisch kader (zie § 1.3). Om de 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*

Direct ten westen van historisch Delfshaven ligt tussen de Voorhaven en de Spanjaardstraat de buurt Schans Watergeus. Deze buurt maakt deel uit van de stadswijk Bospolder Tussendijken en wordt opgedeeld door twee noord-zuid lopende straten. Een van deze wegen betreft de Schans, die op enkele plekken wordt doorsneden door de 1^e, 2^e en 3^e Schansstraat. Het projectgebied – het perceel Schans 90 – bevindt zich aan de oostzijde van deze weg en kijkt uit op het Watergeusplein. In het verleden behoorde het projectgebied tot het bedrijfsterrein van Henkes Jenever. Tegenwoordig zijn de gronden in gebruik als parkeerplaats. De omgeving van het projectgebied kent een mix aan diverse functies, zoals wonen, detailhandel, horeca en kleinschalige bedrijvigheid.



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

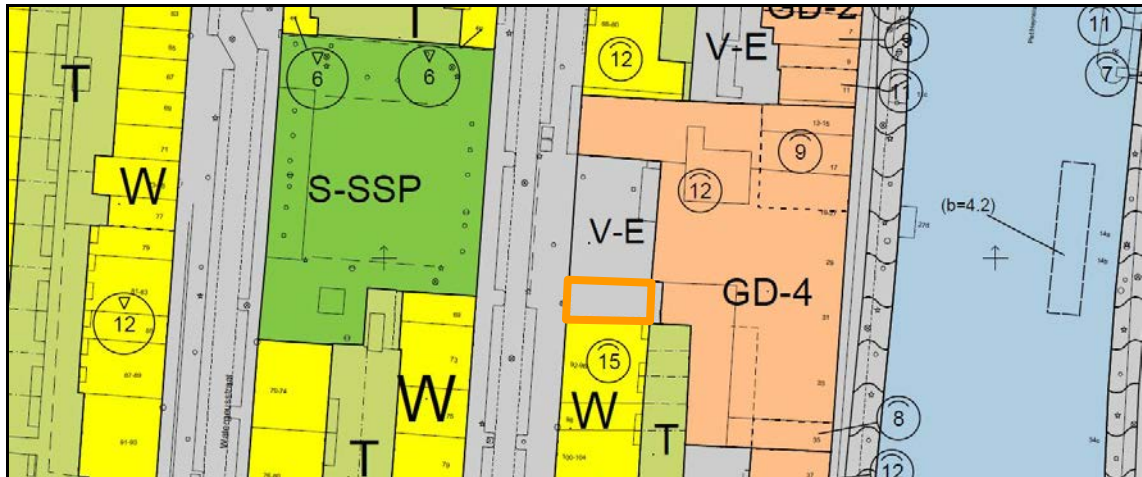
1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Delfshaven". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 29 november 2012 en onherroepelijk sinds 16 maart 2013.

Op de gronden van het projectgebied is de bestemming 'Verkeer - Erf' gelegd, waardoor de gronden bestemd zijn voor 'terreinen ten behoeve van de ontsluiting van aanliggende bebouwing', alsmede voor parkeren, groenvoorzieningen en waterlopen. De bouwmogelijkheden op deze gronden zijn zeer beperkt. Alleen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan. Daarnaast is het mogelijk om

uitstekende delen aan gebouwen te realiseren. Deze delen dienen minimaal 2,2 meter boven maaiveld te 'hangen' en mogen niet dieper zijn dan 2 meter.

Naast de bestemming 'Verkeer - Erf' is ter hoogte van het projectgebied tevens sprake van twee dubbelbestemmingen. Zo is sprake van een dubbelbestemming ter bescherming van de archeologische waarden, te weten 'Waarde - Archeologie - 3'. Daarnaast maakt het projectgebied onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht "Delfshaven". Ter bescherming hiervan is een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie - 1' opgenomen.



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

Ter plaatse van het projectgebied staat de geldende bestemming uit het bestemmingsplan "Delfshaven" de bouw van een woning niet toe. Het bestemmingsplan bevat ook geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan de woning gebouwd kan worden.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatie gebonden activiteiten geïntegreerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is afwijking hiervan noodzakelijk om de gewenste woning 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 van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw.

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt de visie de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Naast de in het Barro opgenomen nationale belangen is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze 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.

Conclusie

De bouw van één woning in het stedelijk gebied van Rotterdam heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. In artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt een stedelijke ontwikkeling omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201308263/2/R4, overweging 4.3) blijkt, dat realisatie van één of enkele woningen niet aangemerkt wordt als een 'woningbouwlocatie' en daarmee niet als een stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de

ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is op de voorgenomen herontwikkeling van het projectgebied. De herontwikkeling past dan ook binnen het nationale beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit, Verordening ruimte 2014

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan deel uit, waarbij in 2016 een actualisatieslag in de Verordening en het Programma 'Ruimte' hebben plaatsgevonden. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord, dat operationeel wordt vertaald in het Programma Ruimte. Het projectgebied wordt hierbij geheel aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Dit wordt gedefinieerd als 'het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Voor het BSD is één van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Dit krijgt invulling door verdichting, herstructurering en (binnenstedelijk) transformatie. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten daarbij primair plaatsvinden binnen het BSD.

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014. Zo is in artikel 2.1.1 vastgelegd, dat bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling voldaan moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt beoogd om binnen het projectgebied één woning te realiseren. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. Gesteld wordt dat realisatie van de voorziene woning past binnen 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 belangrijkste 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. Wel wordt met betrekking tot de wijken rondom de binnenstad gesteld, dat stimulatie van gentrification een belangrijke strategie is. Gentrification draagt namelijk bij aan de gewenste aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonstad en voor Rotterdammers die houden van het experimentele, pluriforme milieu van binnenstedelijke randzones. Door een mix van verschillende groepen stedelingen in een wijk, wordt de aantrekkingskracht van de wijk vergroot. Om gentrification te stimuleren is het van belang de openbare buitenruimte goed te beheren en het eigen woningbezit te verhogen. Kleinschalige herstructurering kan hierbij een positieve bijdrage leveren.

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.

'Kansen verzilveren'; gebiedsvisie Delfshaven 2010-2022

Had de voormalige deelgemeente Delfshaven tien jaar geleden een negatief imago, tegenwoordig is het een multiculturele deelgemeente met relatief veel jonge inwoners, interessante stedenbouw én een centrale ligging in de stad. Hierdoor is potentie op alle terreinen aanwezig. In de deelgemeentelijke gebiedsvisie 'Kansen verzilveren' staat dan ook beschreven hoe Delfshaven er in 2020 in grote lijnen moet uitzien. Het geeft een integrale middellange termijnvisie voor de periode tot aan 2022 op de ruimtelijk-economisch en sociaal-

economische ontwikkeling. Het doel van deze visie is het vergroten van de kansen voor bewoners en ondernemers van Delfshaven. Daarnaast is het versterken van de positie van Delfshaven in het stedelijk en regionaal systeem van belang, zowel op het gebied van de woningmarkt, als op het gebied van onderwijs, economie en cultuur. Op basis van deze doelen worden in de visie drie opgaven beschreven:

1. benutten van de economische kansen die door de ontwikkelingen in Rotterdam-West mogelijk zijn;
2. benutten van de woningmarkt als scharnier tussen fysiek en sociaal en zodoende het bewerkstelligen van stijging van het gebied en het vergroten van de mogelijkheden voor de bevolking;
3. benutten van het onderwijs en taal als cruciale sleutels voor sociale stijging en sociale participatie van de bewoners.

Met betrekking tot het thema 'wonen' wordt in de gebiedsvisie gesteld, dat herstructurering mogelijkheden biedt om andersoortige woningen aan de huidige voorraad toe te voegen. Hierbij wordt gedacht aan woningen die aantrekkelijk zijn voor gezinnen die in een stedelijke omgeving willen wonen, levensloopbestendige appartementen en woon-werkgebouwen. Daarnaast verdient de ontwikkeling van nieuwe woonconcepten navolging, zoals de klushuizen.

Dit moet er toe leiden, dat Delfshaven in 2022 bestaat uit een mix van bewonersgroepen en diverse leefstijlen, waarbij het aantal mensen met een stedelijke leefstijl is toegenomen. De verscheidenheid van het woningaanbod is dan vergroot, waarbij de huidige inwoners van Delfshaven meer mogelijkheden hebben voor een wooncarrière binnen de deelgemeente.

Welstandsnota Rotterdam

Op 11 oktober 2012 is de 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 vanwege de ligging in het beschermd stadsgezicht binnen het welstandsniveau 'bijzonder' en het gebiedstype 'historische linten en kernen'. Historische linten en kernen zijn vóór 1900 ontstaan en lagen buiten de toenmalige stad Rotterdam. De meeste linten en kernen zijn in de loop der tijd als historisch fragment in het stedelijk gebied opgenomen. Zowel door de prominent aanwezige structuur waarlangs de panden zijn gebouwd, als door het historisch uiterlijk ervan, dat duidelijk afwijkt van de uitbreidingsgebieden eromheen, is de oudere herkomst nog duidelijk afleesbaar. Het bebouwingspatroon is vaak grillig en in samenhang met de onderliggende landschappelijke structuren. De structuur van een kern heeft meerdere richtingen en is complexer dan die van een lint. Een kern heeft een middelpunt, bijvoorbeeld bestaande uit een kerk, een haven of een kruispunt van wegen. Daarnaast is een historische kern stedelijker van karakter en dichter en hoger bebouwd dan een lint. De bebouwing staat vaak in de rooilijn en er is weinig openbare ruimte. Typerend voor historische linten en kernen is dat er pand voor pand is gebouwd. Vorm, massa, kleur- en materiaalgebruik van de bebouwing zijn daarom onderling verschillend. Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid en de welstandstoets is het herkenbaar houden (of zelfs maken) van het afwisselende en karakter van de historische linten en kernen en het tegengaan van schaalvergroting.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot de realisatie van een type woning, dat aansluit bij de huidige vraag en/of de wens om in eigen beheer een woning te kunnen realiseren. Hierdoor kunnen woningen gerealiseerd worden in een hoogwaardig woonmilieu om mensen met hogere inkomens voor de stad te behouden. Deze ontwikkeling draagt tevens bij aan de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken. 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 *Bestaande situatie*

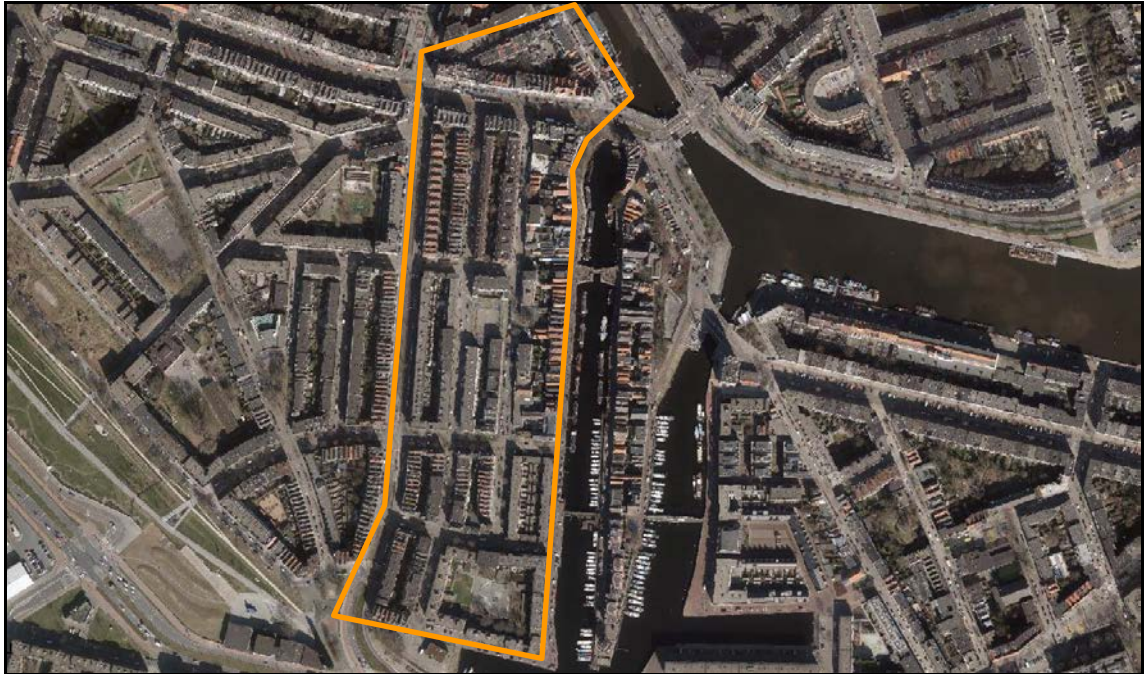
Het gebied waar de wijk Bospolder Tussendijken is gebouwd, is aan het eind van de 19^e eeuw aangewezen als één van de stadsuitbreidingsgebieden. Omdat het destijds buitendijks gebied betrof, is het gebied tussen 1900 en 1904 zo'n vier meter met baggerwerk opgehoogd. De wijken Bospolder en Tussendijken zijn daarna in de periode 1907 – 1929 gebouwd. De oorspronkelijke bebouwing in deze wijken bestond uit gesloten bouwblokken van twee tot vier bouwlagen, voornamelijk afgedekt met kap. Door de samenhang in ontstaansgeschiedenis, bebouwingsstructuur en bevolkingsopbouw wordt het gebied als één wijk beschouwd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het westelijk deel van de wijk bij vergissing gebombardeerd, waardoor het patroon van gesloten bouwblokken is doorbroken door galerijflats die na de oorlog zijn gebouwd. In de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw heeft stadsvernieuwing in de wijk plaatsgevonden, waarbij veel panden zijn gerenoveerd dan wel zijn vervangen door nieuwbouw. Hierbij is het patroon van gesloten bouwblokken zoveel mogelijk gehandhaafd. Aan het begin van de 21^e eeuw heeft daarnaast op enkele plekken in de wijk grootschalige herstructurering plaatsgevonden.



Afbeelding 3: Bospolder Tussendijken (oranje omkaderd) in relatie tot centrum Rotterdam.

Aan de zuidzijde van de wijk Bospolder Tussendijken is grenzend aan historisch Delfshaven de buurt Schans Watergeus gelegen. Dit gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Noordschans en de Schie, aan de zuidzijde strekt deze buurt zich uit tot aan de Westzeedijk. De oost- en westgrens wordt gevormd door Voorhaven respectievelijk Spanjaardstraat. De opbouw van het deel ten zuiden van de Schiedamseweg is overzichtelijk. Het wordt door twee noord-zuidlopende straten (Schans en Watergeusstraat) opgedeeld in enkele langwerpige gesloten bouwblokken. Aan de oostzijde bestaan deze blokken aan de zijde van de Voorhaven uit kleinschalige historische bebouwing, waarbij de kavels voor een deel doorlopen tot aan de Schans. Hierdoor is aan de Schans sprake van onderbroken voorgevelrooilijnen en daarmee

van een rafelrand. Ook voor deze buurt geldt dat de bebouwing voor een groot deel stamt uit de eerste helft van de 20^e eeuw. Deze historische bebouwing is overwegend pandsgewijs gebouwd. Duidelijk afwijkend hiervan is de nieuwbouw uit de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw, die door veel repetitie, weinig variatie in kleur en het ontbreken van details veel grootschaliger en anoniemer overkomt. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het woonblok met portiekwoningen direct ten zuiden van het projectgebied.



Afbeelding 4: Het gebied Schans Watergeus.

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het voormalige bedrijfsterrein van jeneverstokerij Henkes. Dit terrein strekt zich uit van de Voorhaven tot aan de Schans. Aan de zijde van de Voorhaven staat het voormalige distilleerderijgebouw, dat in de jaren '50/'60 van de 19^e eeuw is gebouwd en in 1973 als rijksmonument is aangewezen. Een eeuw later zijn de bedrijfsactiviteiten verplaatst naar Hendrik-Ido-Ambacht en kwam het pand in gemeentelijk eigendom. In 1992 is het vervolgens aangekocht door Stadsherstel Rotterdam en volledig gerestaureerd. In het pand bevinden zich winkels, kantoorstudio's en een woonhuis. De zijde aan de Schans is in gebruik als parkeerterrein, waarbij op het terrein twee bomen aanwezig zijn. Het projectgebied betreft het zuidelijk deel van dit parkeerterrein.



Afbeelding 5: Zicht vanaf Schans op achterzijde voormalig terrein Henkes Jenever (projectgebied oranje omkaderd).

3.2

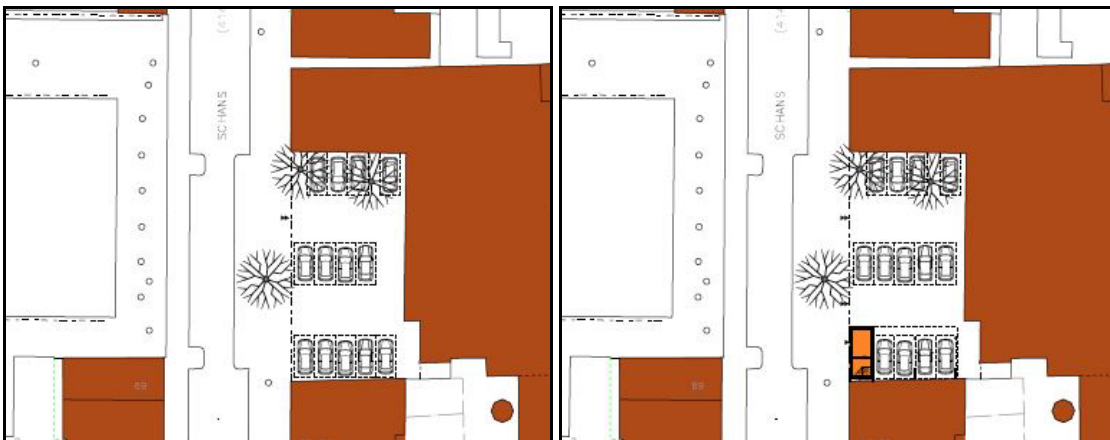
Projectbeschrijving

Binnen het projectgebied is één eengezinswoning voorzien. Ondanks de kleinschaligheid ambieert het plan door zijn ligging en architectonische kwaliteit een positief effect te genereren. De woning bestaat uit vier bouwlagen en heeft daardoor een bouwhoogte van circa 12 meter. Dit sluit aan op de hoogte van het naastgelegen woonblok. De onderste bouwlaag betreft alleen een entree- en bergruimte. De tweede en derde bouwlaag strekken zich uit over de volledige diepte van de kavel en worden gebruikt voor diverse woonfuncties. De vierde bouwlaag wordt ingericht als daktuin. Om deze daktuin te bereiken, wordt aan de straatzijde een entreeruimte gerealiseerd. Het gebouw wordt opgetrokken uit baksteen, waarbij de architectuur wordt gevormd door geconcentreerde raampartijen. Afbeelding 6 geeft een impressie van de te realiseren woning.



Afbeelding 6: Impressie van de te realiseren woning.

Om de aanwezige parkeerplaatsen op het Henkes-terrein te behouden, wordt de woning grotendeels opgetild. Hierdoor is het mogelijk om onder de woning te blijven parkeren. Zoals reeds aangegeven, bevindt zich op maaiveldniveau alleen een entree- annex bergruimte. Dit gaat ten koste van één parkeerplaats. Afbeelding 7 laat de parkeersituatie op het Henkes-terrein in de bestaande en toekomstige situatie zien. Hieruit valt op te maken, dat de te vervallen parkeerplaats op het terrein gecompenseerd kan worden. Hiervoor wordt in het hekwerk een tweede toegangspoort aangebracht. De toekomstige bewoners van het pand maken geen gebruik van deze parkeerplaatsen; zij stallen de auto in de openbare ruimte. Hiertoe is er voldoende parkeercapaciteit in de omgeving van het projectgebied aanwezig.



Afbeelding 7: Parkeersituatie op Henkes-terrein in bestaande (links) en toekomstige (rechts) situatie.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, 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 2). Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 2016-2021. Van dit plan maakt ook het recentelijk vastgestelde "KRW-programma Delfland 2016-2021" onderdeel uit. Dit programma is gericht op verbetering van de waterkwaliteit in sloten en vaarten in zeven oppervlaktewaterlichamen in het beheergebied van het hoogheemraadschap. Het KRW-programma beschrijft de toestand van het oppervlaktewater en de maatregelen die het hoogheemraadschap neemt in de periode 2016-2021 om de waterkwaliteit hiervan te verbeteren. Daarnaast kent het Hoogheemraadschap van Delfland de 'Handreiking Watertoets voor gemeenten'. Deze handreiking geeft inzicht in hoe het hoogheemraadschap de watertoets procedureel en inhoudelijk invult, zodat ruimtelijke functies en waterhuishoudkundige mogelijkheden optimaal op elkaar aangesloten worden.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied één woning te realiseren. Omdat de gronden momenteel geheel verhard zijn, leidt deze ontwikkeling niet tot een toename van het verhard oppervlak. Het is daarom niet noodzakelijk om compenserende maatregelen te treffen. Aangezien het dak van de te realiseren woning als daktuin wordt ingericht, treedt vergroening van de locatie op. Daarmee zal er ook een verbetering van het watersysteem zijn, aangezien het hemelwater langer vastgehouden kan worden.

De nieuwe woning wordt uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel, maar wordt aangesloten op het bestaande gemengde stelsel. Desondanks is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem (in de toekomst) te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

De dichtstbijzijnde waterkeringen liggen op circa 170 (ten oosten) en 320 meter (ten zuiden) afstand van het projectgebied. Het betreffen hier de secundaire waterkering ter hoogte van de Havenstraat (Maasdijk) respectievelijk de primaire waterkering ter hoogte van het dakpark / Westzeedijk (Delflandse dijk). Deze waterkeringen en de daarbij behorende

beschermingszones strekken zich niet uit tot het projectgebied, waardoor de waterkerende functie van deze dijklichamen niet wordt beïnvloed.

4.2 Milieuzonering

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

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

Uit het geldende bestemmingsplan "Delfshaven" blijkt, dat in de omgeving van het projectgebied hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier maatschappelijke voorzieningen binnen de bestemming 'Maatschappelijk' en de activiteiten binnen de bestemming 'Gemengd 1 t/m 4'. Hierbij gaat het om dienstverlening, bedrijven tot en met categorie 2, galleries, praktijkruimten, horeca, maatschappelijke voorzieningen en/of kantoren. In alle gevallen betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2.

Rotterdam heeft de VNG-uitgave vertaald naar de Rotterdamse situatie, waarbij uiteindelijk vijf gebiedstypen worden onderscheiden. Uit het geldende bestemmingsplan "Delfshaven" blijkt, dat de omgeving van het projectgebied wordt aangemerkt als 'gemengd woongebied'. Dit houdt in, dat binnen de bedrijfspanden bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Bedrijven in de milieucategorie 3 komen binnen een straal van 100 meter rondom het projectgebied niet voor. De aanwezige en op grond van de geldende bestemmingen toegestane inrichtingen worden dan ook als passend in een woonomgeving ervaren. Dit blijkt ook uit de in het bestemmingsplan "Delfshaven" opgenomen bestemmingen "Gemengd 1 t/m 4", waar de gronden naast de hiervoor genoemde hinder veroorzakende functies mede bestemd zijn voor woningen.

Op het Watergeusplein zijn diverse speeltoestellen geplaatst, waaronder een voetbalkooi. Het stemgeluid van kinderen en jongeren en (piek)geluid door balcontact met het hekwerk kan

leiden tot geluidhinder. Deze speeltoestellen betreffen echter een openbare voorziening en geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Er is namelijk geen sprake van een 'door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid, die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht'. Hierdoor is geen sprake van een toetsingskader voor geluid, zoals het Activiteitenbesluit. Daarnaast zijn de aanwezige speeltoestellen op het Watergeusplein al diverse jaren in gebruik. Bij normaal gebruik van deze toestellen is enkel sprake van geluiden die behoren tot een levendige stadwijk. Van noemenswaardige overlast zal geen sprake zijn. Tevens wordt gesteld, dat het 'spelen' voor kinderen en jongeren van belang is, met name voor de ontwikkeling van lichamelijke, sociale en creatieve vaardigheden en voor het terugdringen van overgewicht. In de openbare ruimte dient dan ook voldoende uitdaging te zijn tot spel en beweging. De aanwezige speeltoestellen / voetbalkooi op het Watergeusplein dragen daar aan bij.

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

4.3 Geluid

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

Dit bestemmingsplan maakt de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk één woning. Deze ligt niet binnen de toetsingszone van een zoneplichtige weg, echter wel binnen de geluidzone van een gezondeerd industrieterrein. Vandaar dat een akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Industrielawaaï

Het projectgebied ligt in zijn geheel binnen de 50 dB(A)-contour van het gezondeerde industrieterrein Waal-/Eemhaven. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook noodzakelijk. In het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek wordt aan het aspect 'industrielawaaï' aandacht geschonken.

Waal-/Eemhaven

In december 2010 is door diverse partijen, waaronder de gemeente Rotterdam, het 'Convenant geluidruimte Waal-/Eemhaven' ondertekend. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over de geluidruimte en –verdeling bij vergunningverlening op basis van de Wabo en de geluidseffecten hiervan op de ruimtelijke ordening in de omgeving. In dit convenant wordt onderscheid gemaakt tussen het communicatiegebied (gebied binnen de 55 dB(A)-contour) en het 'gebied voor standaard onderzoek' (gebied dat gelegen is buiten de 55 dB(A)-contour). Indien een nieuwe geluidsgevoelige ontwikkeling zich in eerstgenoemd gebied bevindt, dient een open planproces te worden gevolgd, zoals bijvoorbeeld de Stad- en

¹ Greta Raadgevende Ingenieurs, Akoestisch onderzoek wegverkeers- en industrielawaaï Henkes terrein Delfshaven te Rotterdam, maart 2017, rapportnummer Rakv472aaA0.fa.

milieubenadering (afpraak 14). Daarnaast dient in een zo'n vroeg mogelijk stadium van de planvorming overleg plaats te vinden met Deltalinqs en het Havenbedrijf Rotterdam (afpraak 13). Omdat het projectgebied gelegen is buiten de 55 dB(A)-contour en daarmee niet in het communicatiegebied, zijn deze afspraken niet aan de orde.

Op basis van het convenant is een handreiking vastgesteld, waarin beschreven staat op welke wijze de geluidsbelasting berekend moet worden. Uit deze handreiking blijkt, dat het plangebied in de 54 dB(A)-contour ligt. In het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek is de specifieke geluidsbelasting berekend; deze bedraagt maximaal 53 dB(A). Dit betekent, dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt gerespecteerd.

Wegverkeerslawaaï

Zoals aangegeven ligt de voorziene woning niet binnen de toetsingszone van een zoneplichtige weg. De wegen in de directe omgeving van het projectgebied behoren allen tot een 30 km/h-zone. 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 volgende 30 km/h-wegen is: Spanjaardstraat, Schans, Watergeusstraat, Voorhaven, 1^e en 2^e Schansstraat. De berekende geluidsbelasting van deze wegen bedraagt gezamenlijk maximaal 59 dB (exclusief reductie). Deze waarde ligt onder de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder.

Overige geluidsbronnen

Het projectgebied ligt niet binnen een toetsingszone van een zoneplichtige spoorweg. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport zijn niet over het plangebied gelegen. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein Waal-/Eemhaven overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Het treffen van geluidreducerende maatregelen is vanuit financieel, stedenbouwkundig en/of akoestisch oogpunt niet redelijk, wenselijk dan wel onvoldoende effectief. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Het gemeentelijk ontheffingsbeleid schrijft hierbij onder andere voor dat alle verblijfsruimten zich bevinden aan minimaal één geluidluwe gevel. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat aan de voorwaarden uit het gemeentelijk ontheffingsbeleid wordt voldaan. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder kan worden verleend. Het aspect 'geluid' staat realisatie van de beoogde woning 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 is één woning voorzien. Omdat binnen een straal van 1.000 meter vanaf het projectgebied geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden die gebruik maken van de Schans als verkeersontsluiting, is geen sprake van een gezamenlijke ontsluitingsweg. De anticumulatieregeling is daardoor niet van toepassing. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook als *niet in betekenende mate* beschouwd. Omdat de geplande woning op gepaste afstand ligt van wegen met hoge verkeersintensiteiten, liggen de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over het projectgebied. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

4.5 Externe veiligheid

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

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

Op 8 september 2016 hebben het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en het Rotterdamse college van burgemeester en wethouders de veiligheidscontour 'Eemhaven en Distripark Albrandswaard' vastgesteld. Daarnaast werken de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam, de DCMR en de provincie Zuid-Holland momenteel aan een voorstel voor een veiligheidscontour voor de Waalhaven. Binnen deze contouren is ruimte gereserveerd voor risicovolle activiteiten. Dit betekent, dat binnen de veiligheidscontour naast Bevi-inrichtingen uitsluitend kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd kunnen zijn, voor zover die een functionele binding hebben met een risicovolle inrichting of met het gebied waarvoor de veiligheidscontour wordt vastgesteld. De voorziene woning op het perceel Schans 90 is gelegen buiten de genoemde veiligheidscontouren, waardoor deze geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van het projectgebied.

Naast de aanwezige risicovolle inrichtingen in de Waal- / Eemhaven, bevinden zich in de directe omgeving van het projectgebied ook nog andere risicobronnen, die geen onderdeel van de eerder genoemde veiligheidscontour uitmaken. Deze bronnen worden hieronder nader toegelicht.

Mobiele risicobronnen

Ten noorden van het projectgebied ligt de Schie. Deze vaarweg is in het Basisnet Water aangemerkt als categorie 'binnenvaartcorridor zonder toetsafstand'. Over deze wateren vinden beperkte transportaantallen plaats. Hierdoor is geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour aanwezig; dit geldt ook voor een plasbrandaandachtsgebied. Een verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk. Het transport van gevaarlijke stoffen over de Schie leidt dus niet tot beperkingen.

Ook ten zuiden van het projectgebied is een vaarweg gelegen, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het betreft hier de Nieuwe Maas, die in het basisnet Water is aangewezen als 'zeevaartcorridor met toetsafstand'. De bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour komt echter niet over de oeverlijn. Het plasbrandaandachtsgebied strekt zich uit tot 40 meter landinwaarts vanaf de waterlijn. Aangezien het projectgebied op zo'n 625 meter van de Nieuwe Maas ligt, vormen deze contouren geen belemmering.

Op grond van het basisnet Water is wel een groepsrisicoberekening- en verantwoording noodzakelijk. Op basis van het Besluit transportroutes externe veiligheid geldt echter ook voor deze transportroute, dat op een afstand van meer dan 200 meter geen ruimtelijke beperkingen gelden. Aangezien het projectgebied op een grotere afstand ligt, wordt gesteld dat realisatie van één woning geen invloed heeft op het groepsrisico. Deze risicobron vormt dus geen beperking.

Stationaire inrichting

Uit de risicokaart wordt opgemaakt, dat de dichtstbijzijnde stationaire risicobron op circa 435 meter ten noorden van het projectgebied ligt. Het betreft hier een benzineservicestation aan de Aelbrechtskade. Omdat hier echter geen doorzet van LPG plaatsvindt, valt deze inrichting niet onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Daarmee beschikt deze inrichting niet over een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, dan wel over een aandachtsgebied groepsrisico. Deze risicobron vormt daardoor geen belemmering.

Op ongeveer 450 meter ten zuidoosten van het projectgebied bevindt zich het bedrijf HIWA, waar twee ammoniakinstallaties in gebruik zijn. Daarmee valt het bedrijf onder de werking van het Bevi. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour strekt zich echter niet uit tot over het projectgebied. Volgens de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) hebben deze ammoniakkoelinstallaties geen groepsrisico. Deze risicobron vormt dus geen beperking.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat geen van de risicobronnen leidt tot belemmeringen. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, is het projectgebied gelegen binnen het invloedsgebied van enkele bedrijven in de Waal-/Eemhaven. Vandaar dat 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 van het pand 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 en directe omgeving is een bodemonderzoek² uitgevoerd. Uit het vooronderzoek blijkt, dat het onderzoeksgebied verdacht is voor een verontreiniging met voornamelijk zware metalen en PAK. Vandaar dat het onderzoeksgebied is onderzocht conform de strategie 'diffuus belaste, niet-lijnvormige locatie met een heterogeen verdeelde verontreiniging'.

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in maart 2017, waarbij in het onderzoeksgebied in totaal 4 boringen zijn verricht. De diepte varieert van 1,0 tot circa 3,0 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 de bodem geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Het grondwater is wel verontreinigd, aangezien een licht verhoogde concentratie aan barium is gemeten. Dit betreft echter een natuurlijk verhoogde achtergrondconcentratie. De hypothese 'verdacht voor verontreiniging' kan dan ook worden verworpen en nader onderzoek is niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt, dat het projectgebied vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt is voor de huidige en toekomstige bestemming.

4.7 Archeologie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Vanwege de ligging in de historische kern van Delfshaven wordt op grond van de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart aan het projectgebied een zeer hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Conform het bestemmingsplan "Delfshaven" geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor

² Inventerra, Verkennend bodemonderzoek Schans 90 te Rotterdam, maart 2017, rapportnummer 17-2046-R01JV/ML.

werkzaamheden die dieper reiken dan 0,5 m beneden maaiveld, ongeacht de oppervlakte van de ingreep.

Het grondoppervlak van het beoogde woning bedraagt circa 76 m². De ingreep in de bodem betreft de realisatie van de fundering aan de voorzijde van de woning (zo'n 17 m²) en het aanbrengen van enkele funderingspalen aan de achterzijde. Dit betekent, dat de grenswaarden van de toegestane verstoring worden overschreden. Desondanks acht het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam een archeologisch onderzoek op deze locatie niet nodig³. Indien bij de werkzaamheden archeologische relictten worden aangetroffen, geldt hiervoor een meldingsplicht.

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 quickscan⁴ blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op meer dan zeven kilometer afstand. Het Natuurnetwerk Nederland ligt op ruim 600 meter afstand. Het betreft hier de Nieuwe Maas, dat tevens een drukke vaarroute is. Gezien deze afstanden, de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam en het kleinschalige karakter van de ontwikkeling, wordt gesteld dat de beschermde natuurgebieden niet worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

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

- strikt beschermde soorten, volgend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- alle overige beschermde soorten, waaronder die uit de Rode Lijst.

³ Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, brief A2017020 Schans 90, Rotterdam Delfshaven, februari 2017, kenmerk AS17/02309 – 17/0011248.

⁴ Buro Maerlant, Rotterdam De Schans; Ecologische quickscan, april 2017.

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat binnen de invloedsfeer van de voorgenomen ontwikkeling geen beschermde natuurwaarden aanwezig zijn. Voor alle soortgroepen geldt namelijk, dat het projectgebied als ongeschikt is beoordeeld. Zo komen verblijfplaatsen van vogels en vleermuizen niet voor, aangezien de blinde gevel waar de voorziene woning tegenaan wordt gebouwd geen openingen bevat. Ook zijn in het projectgebied geen groenstructuren aanwezig, alwaar eventuele beschermde dieren zich op kunnen houden.

Conclusie

Gesteld wordt, dat de voorgenomen ingreep geen invloed heeft op beschermde natuurgebieden en beschermde diersoorten. Hierdoor vindt geen overtreding van de natuurwetgeving plaats, zodat deze wetgeving geen belemmering vormt voor realisatie van de voorziene wijkspportvoorziening.

4.9

Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen.

Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De stad streeft hierbij om als Rotterdam het inspirerende voorbeeld te zijn voor andere deltasteden in de wereld die de duurzaamheidstransitie doormaken. Daarbij is het zogenaamde Programma Duurzaam 2015-2018 opgesteld, waarin drie overlappende ambities zijn opgenomen:

- ambitie 1: groene, gezonde en toekomstbestendige stad;
- ambitie 2: schonere energie tegen lagere kosten;
- ambitie 3: sterke en innovatieve economie.

Met dit Programma Duurzaam wordt voor de periode 2015 – 2018 verder gegaan op de ingeslagen weg en wordt verder ingezet op innovatie en het experiment.

Veel van de punten uit het Programma Duurzaam hebben geen betrekking op het voornemen om binnen het projectgebied één woning te realiseren. Algemeen kan worden opgemerkt dat de nieuwe woning wordt gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zal zijn. Dit leidt er tevens toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiënte) uit het Programma Duurzaam. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Daarnaast wordt het dak van de woning daar waar mogelijk als een 'groen dak' uitgevoerd. Het is aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen, het aanleggen en gebruiken van zonne-energie en/of het vergroenen van gevels.

De herontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met dit bestemmingsplan vindt een bredere differentiatie van woningen plaats.

Dit draagt tevens 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 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 bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

Met de mogelijkheid tot realisatie van één woning blijft de voorgenomen ontwikkeling ruim onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder andere om cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.(-beoordeling) niet noodzakelijk is.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Omdat de gemeente Rotterdam eigenaar van de gronden is, kan het opstellen van een exploitatieplan achterwege blijven.

5.2 *Vooroverleg*

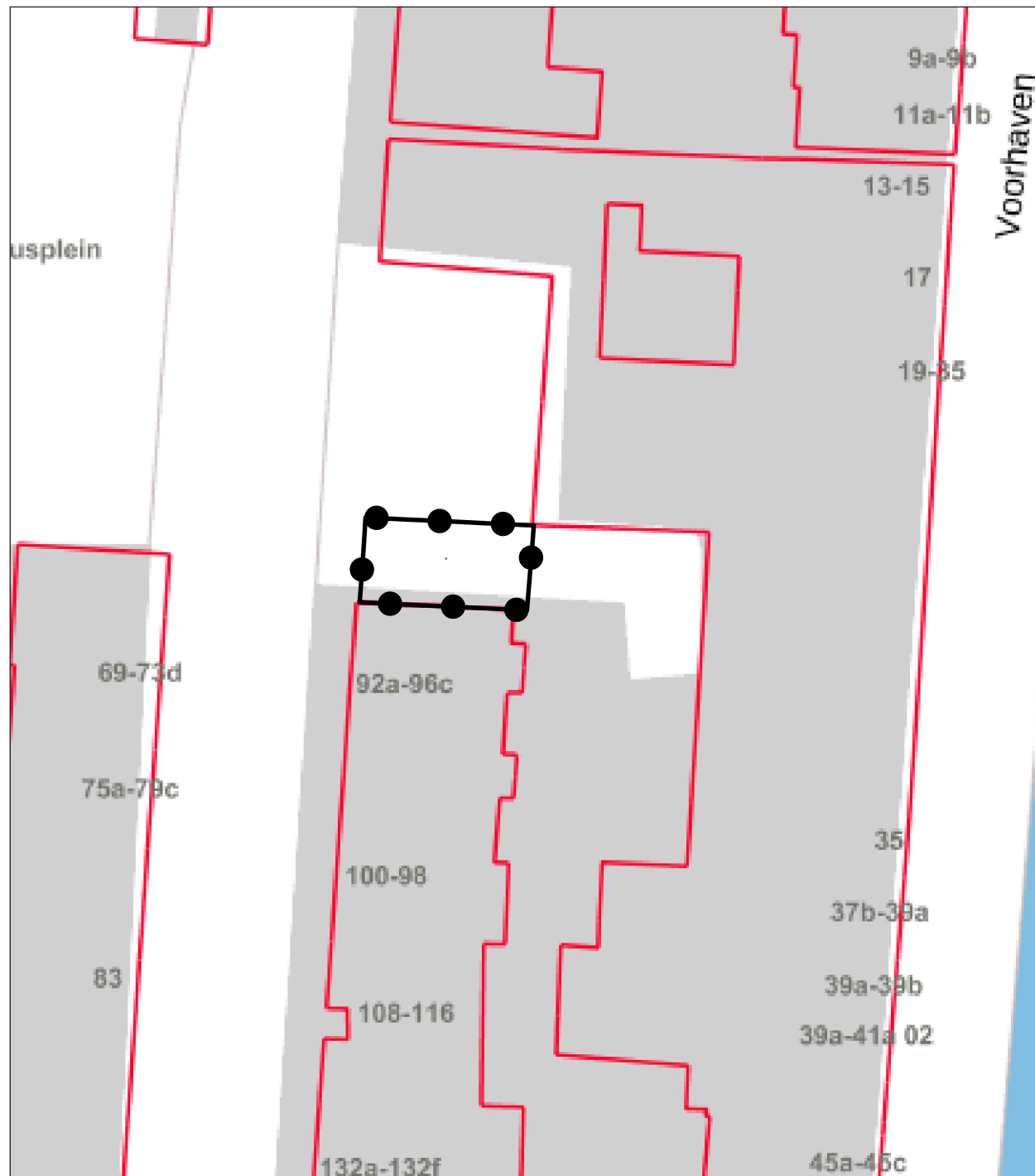
Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben twee overlegpartners formeel gereageerd; het Hoogheemraadschap van Delfland en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). Beiden geven aan dat geen van hun belangen door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in het geding zijn. De VRR merkt wel op dat gezorgd dient te worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand”.

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

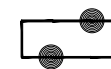
6. CONCLUSIE

Realisatie van één woning op het perceel Schans 90 te Rotterdam vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om één woning binnen het projectgebied op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en (dak)tuinen. Omdat sprake is van een gecombineerde aanvraag, kan na verlening van de omgevingsvergunning met realisatie van de woning worden gestart.



VERKLARING



Projectgebied

project:
Woning Schans 90

gemeente:
Rotterdam

fase:
Omgevingsvergunning

opdrachtgever:
Gemeente Rotterdam

datum : 22 juni 2017

Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)

 **BODG**
ruimtelijk advies

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

