

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING DE SCHIEWERF

ZESTIENHOVENSEKADE 160-166
ROTTERDAM - OVERSCHIE

Ruimtelijke onderbouwing De Schiewerf

onderdeel van de omgevingsvergunning voor 39 grondgebonden woningen aan de
Zestienhovensekade 162-166 Gemeente Rotterdam

Opdrachtgever: Klein Zestienhoven BV
Uitvoering: Ontwikkelen in de Stad BV
Versie: versie 05.12.2019
Bestandsnaam: GRO_Zestienhovensekade_162-166 versie 05122019.pdf



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
1 INLEIDING.....	6
1.1 Aanleiding en doel	6
1.2 Ligging projectgebied.....	6
1.3 Leeswijzer.....	7
2 PLANOMSCHRIJVING.....	8
2.1 Bestaande situatie	8
2.2 Toekomstige situatie.....	10
3 BELEIDSKADER.....	12
3.1 Nationaal beleid	12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	12
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.1.4 Conclusie Nationaal beleid.....	14
3.2 Provinciaal beleid	14
3.2.1 Conclusie provinciaal beleid.....	15
3.3 Gemeentelijk beleid	15
3.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030.....	15
3.3.2 Woonvisie Wonen in Rotterdam	16
3.3.3 Welstandnota Rotterdam	16
3.3.4 Gebiedsplan Overschie 2015 - 2018	17
3.3.5 Conclusie gemeentelijk beleid	17
4 OMGEVINGSASPECTEN	18
4.1 Verkeer en parkeren	18
4.1.1 Parkeren.....	18
4.1.2 EV Ready	18
4.1.3 Verkeer: Uitwegvergunningen	19
4.1.3 Conclusie Verkeer en parkeren.....	19
4.2 Flora en fauna	19



4.2.1	Natuurinclusief bouwen.....	20
4.2.2	Herinrichting Rotterdamse Schie	21
4.2.3	Conclusie flora en fauna.....	22
4.3	Duurzaamheid.....	22
4.3.1	Natuurinclusief bouwen.....	22
4.3.2	Energie	22
4.3.3	Circulair slopen en bouwen	23
4.3.4	Fietsenstallingen	24
4.3.5	Conclusie Duurzaamheid	24
4.4	Wateropgave.....	24
4.4.1	Oppervlaktewater	24
4.4.2	Afval- en regenwater	24
4.4.3	Grondwater	26
4.4.4	Waterveiligheid	26
4.4.5	Conclusie wateropgave	27
4.5	Luchtkwaliteit.....	27
4.5.1	Conclusie Luchtkwaliteit nieuwbouwplan De Schiewerf	28
4.6	Bodem.....	29
4.6.1	Conclusie bodem.....	30
4.7	Geluid.....	30
4.7.1	Wegverkeer inclusief tram.....	30
4.7.2	Railverkeer (trein en metro)	31
4.7.3	Industrie	32
4.7.4	Vliegverkeer	32
4.7.5	Conclusie geluid	33
4.8	Kabels en leidingen	33
4.8.1	Conclusie kabels en leidingen	34
4.9	Externe veiligheid.....	34
4.9.1	Conclusie externe veiligheid	35
4.10	Asbest.....	35
4.10.1	Conclusie asbestonderzoek.....	35
4.11	Cultuurhistorie en archeologie	35
4.11.1	Cultuurhistorie	35
4.11.2	Archeologie	36



4.11.3	Conclusie cultuurhistorie en archeologie.....	38
4.12	Bedrijven en milieuzonering	38
4.12.1	Conclusie Bedrijven en Milieuzonering.....	39
4.13	Besluit Milieu effect Rapportage	39
4.13.1	Conclusie Bedrijven en Milieuzonering.....	40
4.14	Beperkingen luchtvaart Rotterdam – The Hague Airport.....	40
4.14.1	Conclusie Beperkingen luchtvaart Rotterdam – The Hague Airport.....	40
4.15	Informatie omwonenden.....	40
4.15.1	Nulopname en meetbouts.....	41
4.15.2	Conclusie Informatie omwonenden.....	41
4.16	Conclusies omgevingsaspecten.....	41
5	UITVOERBAARHEID	42
5.1	Economische haalbaarheid	42
5.2	Maatschappelijke haalbaarheid	43
6	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	43
6.1	Hoofdstuk 3 Beleidskader	43
6.2	Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	43
6.3	Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	45
6.4	Conclusie	45
7	Bijlagen.....	46
	Bijlage 1 Haalbaarheidsscan – Advies DCMR Milieudienst Rijnmond 25 maart 2019	47
	Bijlage 2 Advies Externe veiligheid Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond	53
	Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek.....	62
	Bijlage 4 SPA WNP Ingenieurs - Geluidsbelasting wegverkeer – akoestisch onderzoek	64
	Bijlage 5 Asbest vrijgave certificaten	66
	Bijlage 6 Archeologie – Advies BOOR.....	74
	Bijlage 7 Planschaderisicoanalyse	77
	Bijlage 8 Advies Bebouwings Commissie – Conceptplan De Schiewerf	78
	Bijlage 9 Besluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder 21308986 – d.d. 28 december 2011	80
	Bijlage 10 Sloop Rotterdamse Glascentrale: Circulair Slopen.....	89
	Bijlage 11 Hoogheemraadschap Delfland – Lozen hemelwater op De Rotterdamse Schie	90
	Bijlage 12 Email-advies Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard d.d. 08.01.2019	91
	Bijlage 13 Oriëntatie onderzoek kabels en leidingen van het Kadaster	92



Bijlage 14 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R02-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam-Akoestisch onderzoek industrielaawaai	93
Bijlage 15 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R03-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam-Onderzoek milieuzonering.....	94
Bijlage 16 Email advies ILT iz beperkingen luchtvaart d.d. 05.12.2019	95
Bijlage 17 Quick Scan Flora en Fauna d.d. 25.11.2019	96
Bijlage 18 Informatie omwonenden	97

1 INLEIDING

Dit document beschrijft de ruimtelijke onderbouwing voor de nieuwbouw van 39 grondgebonden woningen aan de Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam-Overschie. Dit nieuwbouwproject heeft de naam De Schiewerf gekregen. De ruimtelijke onderbouwing maakt deel uit van de omgevingsvergunning voor De Schiewerf.

1.1 Aanleiding en doel

De Zestienhovensekade is een bebouwingslint dat langs de Rotterdamse Schie ligt. In het geldende bestemmingsplan “Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade” wordt een aantal (9) ontwikkellocaties aangewezen. Voor twee daarvan zijn de ontwikkelingsmogelijkheden als wijzigingsbevoegdheden opgenomen, waarmee de in het gebied eindigende bedrijfsactiviteiten getransformeerd kunnen worden tot een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu.

De beoogde realisatie van De Schiewerf, een woningbouwontwikkeling van 39 grondgebonden woningen, vormt een volgende stap voor de transformatie van bedrijfslocaties waar de bedrijfsvoering is beëindigd. De Schiewerf is ontwikkellocatie 1 zoals omschreven op pagina 22 en 23 van het vigerende bestemmingsplan. Voor de uitvoering hiervan dient eerst een wijzigingsplan te worden vastgesteld of dient de omgevingsvergunningsaanvraag de uitgebreide procedure te doorlopen en te worden vergezeld van een ruimtelijke onderbouwing. Met het voorliggende document wordt invulling gegeven aan de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de uitgebreide procedure.

1.2 Ligging projectgebied

Het plangebied bestaat uit twee historische linten die liggen rond de polderontgingen van Zestienhoven. Ontwikkellocatie 1 omvat alle bedrijfsopstallen van de voormalige glashandel Van Leeuwen en de direct ten zuiden daarvan gelegen garageboxen/loodsen aan de Zestienhovensekade nummers 168-172. Hoewel de in het bestemmingsplan “Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade” opgenomen wijzigingsbevoegdheid zich uitstrekt over de huisnummers 160-172, richt deze ruimtelijke onderbouwing zich slechts op het deel waar de feitelijke nieuwbouw wordt gerealiseerd. Voor De Schiewerf betreft dit alle grond en opstallen van de voormalige glashandel Van Leeuwen, met



huisnummers Zestienhovensekade 160-166. De planlocatie is in de luchtfoto van figuur 1 in het rood omkaderd.



Figuur 1 – luchtfoto ontwikkellocatie – bron: googlemaps 2019

1.3 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgezet: na de inleiding geeft hoofdstuk 2 een omschrijving van het project. Hierin worden de huidige en de toekomstige situaties naast elkaar gezet. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het ruimtelijk beleid omschreven. De omgevingsaspecten worden behandeld in hoofdstuk 4. Hierin wordt onder andere ingegaan op de bodem- en luchtkwaliteit, asbest, geluidshinder, milieuzonering, externe veiligheid, verkeer, cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna, de wateropgave, luchtvaart en eventueel voorkomende kabels en leidingen. In hoofdstuk 5 worden de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid behandeld. Een samenvatting van de gehele ruimtelijke onderbouwing is opgenomen in hoofdstuk 6.



2 PLANOMSCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

Op de planlocatie bevinden zich op het moment van schrijven nog enkele funderingsresten van de opstallen van de voormalige glashandel Van Leeuwen. De glashandel is failliet en de opstallen waren al jaren niet meer in gebruik. Een nieuwe bedrijfsbestemming is niet wenselijk in dit woonmilieu. De gemeente Rotterdam wenst het gebied te herstructureren. Nieuwbouw moet leiden tot aantrekkelijke woonmilieus, die ook jonge gezinnen en gezinnen met midden en hogere inkomens naar Overschie trekken. Daartoe heeft de gemeente Rotterdam voor de planlocatie van De Schiewerf een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade. In het bestemmingsplan wordt de planlocatie ontwikkellocatie 1 genoemd en omschreven als volgt:

Zestienhovensekade 162, 166 en 168/172: ontwikkeling van 45 woningen.



De locatie Van Leeuwen Glashandel (Zestienhovensekade 162), houthandel Van Leeuwen (Zestienhovensekade 166) en de Zuid-Hollandse Blikcentrale (Zestienhovensekade 168/172) zijn ten oosten van de Rotterdamse Schie gelegen en de bedrijfsbebouwing staat voor een groot deel leeg.

Het is de bedoeling om op deze locatie ongeveer 45 woningen te ontwikkelen. Binnen de landelijke vastgestelde luchtvaartgeluidscontour met een voorkeurswaarde van 35 Ke zijn geen nieuwe woningen toegestaan. Deze locatie is gelegen buiten deze 35 Ke-luchtvaartgeluidscontour.

De locatie is echter wel gelegen binnen de 20 Ke-geluidscontour van luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Het Rotterdams beleid (motie Beynen (D66) door de Rotterdamse gemeenteraad aangenomen op 12 februari 1998 - (motie nr. 1998-28) geeft aan dat in beginsel geen nieuwe woningen zijn toegestaan binnen deze 20 Ke-geluidscontour. Slechts bij uitzondering wordt medewerking verleend met betrekking tot de realisatie van woningen in bestemmingsplannen binnen de 20 Ke-geluidscontour van het Rotterdam The Hague Airport-voorkeursalternatief, en wel in geval van:



-
- a. woningen, die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing (vervangende nieuwbouw) of woningen, die een open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing opvullen, doch uitsluitend indien sprake is van zwaarwegende belangen en bebouwing op kleine schaal;
 - b. woningen, die om redenen van bedrijfs- of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn, doch uitsluitend in incidentele gevallen.

De ontwikkeling op deze locatie past binnen de motie Beynen. Deze nieuwe woningbouwlocatie betreft vervangende nieuwbouw en draagt bij aan het versterken van de woonomgeving. Ook de stedenbouwkundige opbouw van het gebied kan door de ontwikkeling verbeteren. Na het verdwijnen van de bedrijfsfuncties zal de open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing worden opgevuld met een woonfunctie, waardoor het bebouwingslint met woonbebouwing wordt volmaakt. De beëindiging van de bedrijfsactiviteiten op deze locatie is gewenst, omdat het type bedrijvigheid vanwege haar milieu-effecten niet past in het woongebied. In de Stadsvisie Rotterdam wordt aangegeven dat Overschie een goede basis vormt voor woningbouw, die nog verder zal verbeteren als de verkeersoverlast van de A13 vermindert (na aanleg van de A4 en de A13/16).

De bouwhoogte van de woningen bedraagt 10,5 meter. Deze bouwhoogte komt overeen met de woningen aan de overzijde van de Zestienhovensekade (nummers 211 t/m 259). De achtertuinen/terrassen zullen zoveel mogelijk op de Rotterdamse Schie zijn georiënteerd. Een dakterras behoort tot de mogelijkheden. Parkeergelegenheid wordt gerealiseerd op eigen terrein.

De ontwikkeling wordt als wijzigingsbevoegdheid opgenomen, omdat nog geen anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar is gesloten.¹

De wijzigingsbevoegdheid is in het bestemmingsplan juridisch omschreven in artikel 34 van het bestemmingsplan en luidt als volgt:

Artikel 34 wro-zone - wijzigingsgebied - 1

34.1 Algemeen

34.2 Bouwregels

34.3 Exploitatieplan

34.1 Algemeen

Ter plaatse van de aanduiding wro-zone - wijzigingsgebied - 1 kunnen burgemeester en wethouders op grond van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening de bestemming Bedrijf - 1 wijzigen in de bestemmingen Wonen, Tuin, Verkeer - Verblijfsgebied, Groen en Water - 1.

34.2 Bouwregels

Binnen de gewijzigde bestemming kunnen:

- a. maximaal 45 grondgebonden woningen worden gebouwd;
- b. de maximale bouwhoogte is twee bouwlagen met een kap of drie bouwlagen met een plat dak;

¹ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



- c. de achtertuinen/terrassen dienen zoveel mogelijk gericht te zijn op de Rotterdamse Schie;
- d. een dakterras is toegestaan.
- e. het bouwplan voldoet aan de voorkeursgrenswaarden of het hogerwaardenbesluit van de Wet geluidhinder, of de tweede en derde woonlaag wordt uitgevoerd met dove gevels;

34.3 Exploitatieplan

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ten behoeve van een wijzigingsplan, dat voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro, een exploitatieplan vast te stellen.²

De gemeente acht de bestaande situatie onwenselijk en heeft door middel van de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade de ontwikkeling van maximaal 45 grondgebonden woningen mogelijk gemaakt.

2.2 Toekomstige situatie

De toekomstige situatie voor de planlocatie wordt in artikel 34 van het bestemmingsplan voorgeschreven middels een wijzigingsbevoegdheid. Op verzoek van de gemeente Rotterdam wordt aan deze wijzigingsbevoegdheid invulling gegeven middels een omgevingsvergunningaanvraag conform de uitgebreide procedure. De omgevingsvergunning voorziet in een woningbouwplan dat geheel past binnen de wijzigingsbevoegdheid van artikel 34 van het bestemmingsplan.



Figuur 2: situatie De Schiewerf

Zoals uit de situatie van figuur 2 blijkt heeft het plan De Schiewerf de volgende kenmerken:

- 39 grondgebonden woningen;
- tuinen georiënteerd op de Rotterdamse Schie;
- woningtypes A, B en C2 hebben twee lagen afgedekt met een kap, maximale bouwhoogte 10,5 m;
- woningtypes S1, S2 en C1 hebben drie lagen met een plat dak, maximale bouwhoogte 10,5 m;

² Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



-
- het bouwplan voldoet aan de voorkeursgrenswaarden of het hogere waarde besluit van de Wet geluidhinder, of wordt daar waar nodig uitgevoerd met dove gevels;
 - Tenminste 71 parkeerplaatsen op eigen terrein, conform de thans geldende parkeernorm van de gemeente Rotterdam.



3 BELEIDSKADER

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), is de rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, waarbij een doorkijk naar 2040 wordt gegeven. De bedoeling van het rijksbeleid is het versterken van de internationale positie van Nederland en bovendien nationale belangen te behartigen. Belangen zoals onder meer: de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van werelderfgoed op nationale bodem. De rijksoverheid wil een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

1. De concurrentiekracht van Nederland vergroten door het versterken van de ruimtelijk economische structuur;
2. Ten behoeve de gebruiker verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid;
3. Met behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden een leefbare en veilige omgeving waarborgen.

De rijksoverheid hanteert voor verstedelijking, groene ruimte en landschap het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’ en laat daarom zoveel mogelijk besluitvorming over aan provincies en gemeenten. Voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen krijgen gemeenten de ruimte om hier invulling aan te geven. Op onderwerpen zoals binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat de rijksoverheid grotendeels los.

Het rijksbeleid benoemt 13 onderwerpen van nationaal belang, welke allen bijdragen aan de realisatie van de drie hoofddoelen. Deze onderwerpen zijn onder andere het borgen van ruimte voor hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), milieukwaliteit verhogen, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

De SVIR benoemt, het belang van een ‘zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten’. Dit betekent onder andere dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om dit te bewerkstelligen is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen moeten aan de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst worden.



3.1.1.1 Conclusie SVIR

De Schiewerf is een ontwikkeling van slechts beperkte omvang (39 grondgebonden woningen) die past binnen het SVIR beleid van de rijksoverheid. De toetsing van het plan aan de ladder voor duurzame verstedelijking is in paragraaf 3.1.3 omschreven.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) uit 2011 betekent dat Gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening moeten houden met het Barro. Het Barro behandelt een vijftiental onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en legt vast waar de bestemmingsplannen voor deze onderwerpen van rijksbelang aan moeten voldoen. Deze regels zijn een uitwerking van de SVIR voor vijftien onderwerpen:

1. mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie;
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
7. rijksvaarwegen, hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
8. elektriciteitsvoorziening;
9. ecologische hoofdstructuur;
10. primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
11. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
12. veiligheid rond rijksvaarwegen;
13. verstedelijking in het IJsselmeer;
14. toekomstige rivierverruiming van de Maastakken;
15. buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

3.1.1.2 Conclusie Barro

De Schiewerf is een ontwikkeling die niet behoort tot één van de vijftien onderwerpen van het Barro. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening van de ontwikkeling de Schiewerf.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanaf 1 juli 2017 moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna “Ladder”).

De aard en omvang van de ontwikkeling, in relatie tot de omgeving bepalen of sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Van een stedelijke ontwikkeling is voor de functie wonen sprake van ladderplicht bij een realisatie van meer dan 11 woningen. Voor het ontwikkelplan De Schiewerf met 39 woningen is derhalve sprake van een stedelijke ontwikkeling. Vervolgens moet worden vastgesteld of sprake is van een “nieuwe” stedelijke ontwikkeling. De Laddertoets moet namelijk alleen worden gedaan wanneer de stedelijke ontwikkeling “nieuw” is.



Wanneer een plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied en de stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte dan wordt voldaan aan de Ladder. De Schiewerf ligt in een bestaand stedelijk gebied en voldoet op dat punt aan de Ladder. Daarnaast voldoet het plan de Schiewerf ook aan een behoefte. Dit wordt onder meer onderbouwd in het bestemmingsplan, waarin de wijzigingsbevoegdheid voor deze locatie stelt:

De ontwikkeling op deze locatie past binnen de motie Beynen. Deze nieuwe woningbouwlocatie betreft vervangende nieuwbouw en draagt bij aan het versterken van de woonomgeving. Ook de stedenbouwkundige opbouw van het gebied kan door de ontwikkeling verbeteren. Na het verdwijnen van de bedrijfsfuncties zal de open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing worden opgevuld met een woonfunctie, waardoor het bebouwingslint met woonbebouwing wordt volmaakt. De beëindiging van de bedrijfsactiviteiten op deze locatie is gewenst, omdat het type bedrijvigheid vanwege haar milieu-effecten niet past in het woongebied. In de Stadsvisie Rotterdam wordt aangegeven dat Overschie een goede basis vormt voor woningbouw, die nog verder zal verbeteren als de verkeersoverlast van de A13 vermindert (na aanleg van de A4 en de A13/16).³

De wijzigingsbevoegdheid onderbouwt de behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling en verlegt de laddertoets niet naar een wijzigingsplan voor de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag. De onderbouwing wordt gedaan in het moederplan (bestemmingsplan) en daarmee voldoet het plan aan de ladder.

3.1.3.1 Conclusie Ladder voor stedelijke ontwikkeling

De Schiewerf is met haar omvang van 39 woningen een stedelijke ontwikkeling waarvan de behoefte is onderbouwd in het bestemmingsplan. Het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling.

3.1.4 Conclusie Nationaal beleid

De SVIR, het Barro en de Ladder zijn allen geanalyseerd op impact voor de voorgenomen ontwikkeling van de 39 woningen van de Schiewerf. Het nationaal beleid is geen van deze punten een belemmering voor de goede ruimtelijke ordening van de ontwikkeling van de Schiewerf.

3.2 Provinciaal beleid

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

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 hier deel van 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.

³ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



Het strategisch ruimtelijk beleid zoals verwoord in de structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte. Dit programma verwijst naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en het programma zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen.

Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefteraming per gebied opgenomen. Voor de Stadsregio Rotterdam wordt in de periode 2020 - 2029 een behoefte voorzien van 29.400 woningen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden deze door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen. Voor de Stadsregio Rotterdam is sprake van een door het college van Gedeputeerde Staten aanvaarde woonvisie.

3.2.1 Conclusie provinciaal beleid

De voorgenomen realisatie van de 39 woningen in de Schiewerf valt binnen de categorie 'lokaal' en kent, mede gezien het feit dat deze is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, geen strijdigheid met het provinciaal beleid. Gezien de omvang van de ontwikkeling is de ladder voor duurzame verstedelijking wel van toepassing. In paragraaf 3.13 wordt aangetoond dat aan de ladder wordt voldaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw) projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst.

Overschie in de Stadsvisie



De Stadsvisie geeft aan dat Overschie een goede basis vormt voor woningbouw, die nog verder zal verbeteren als de verkeersoverlast van de A13 vermindert (na aanleg van de A4 en de A13/16). Het plan De Schiewerf past daarmee in de Stadsvisie.

3.3.2 Woonvisie Wonen in Rotterdam

Vastgesteld op 19 juni 2003 door de Rotterdamse gemeenteraad De gemeentelijke Woonvisie beschrijft de aanpak van de huisvesting tot 2006 en de koers naar 2017. Het verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Om het woningaanbod substantieel om te vormen, is de eerste voorwaarde dat het bouwtempo omhoog gaat. Ook wil de gemeente het eigen woningbezit in de stad stimuleren. Verder wordt het verbeteren van woningen, woonomgeving, buitenruimte en voorzieningen nagestreefd waarvoor herstructurering de meeste aangewezen oplossing is. Tevens is de wenselijkheid aangegeven om in beperkte mate en onder strikte randvoorwaarden nieuwe woningen te realiseren in een hoogwaardige woonmilieu om mensen met hogere inkomens voor de stad te behouden. De woonvisie doet geen gebiedsgerichte uitspraken.

Op 11 oktober 2007 is de geactualiseerde visie "Wonen in Rotterdam, geactualiseerde Woonvisie 2007-2010" vastgesteld. Het betreft een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De geactualiseerde 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.

De Schiewerf in de Woonvisie

Het plan De Schiewerf voegt een hoogwaardig woonmilieu toe aan de woningvoorraad en past binnen het beleid van de visie.

3.3.3 Welstandsnota Rotterdam

De welstandsnota Rotterdam, die sinds 2012 in werking is, onderscheidt verschillende gebiedstypen en hanteert daarvoor bijpassende gebiedscriteria. Het plan De Schiewerf valt in het gebied met een regulier welstandsniveau en het gebiedstype is historische linten en kernen. Over dit gebiedstype zegt de Welstandsnota Rotterdam woordelijk het volgende:

Typerend voor historische linten en kernen is dat er pand voor pand is gebouwd, veelal door of in opdracht van de eigenaren zelf. De bebouwing is daarom onderling verschillend van vorm, massa, materiaalgebruik en kleur. De panden dateren uit verschillende tijden, zijn in verschillende stijlen gebouwd en de percelen hebben verschillende kavelbreedtes. Er is een afwisseling tussen grote en kleine panden. De dakcontour en de positie van de panden op de verschillende kavels verspringt. Diversiteit is dus de norm. Juist in de kernen, waar de bebouwing dicht opeen staat, springt die diversiteit het meest in het oog.

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.⁴

Het plan wordt door de welstandsc commissie van de gemeente Rotterdam beoordeeld en haar advies is onderdeel van de aanvraag voor een omgevingsvergunning.

⁴ Bron: Welstandsnota Rotterdam 2012



3.3.4 Gebiedsplan Overschie 2015 - 2018

Vastgesteld op 17 juli 2014 door de gebiedscommissie Overschie

Het gebiedsplan Overschie 2015-2018 onderscheidt drie hoofddoelen:

1. 'Iedereen doet mee'
2. 'Beter wonen en leven'
3. 'Sterkere stadsrand'

Voor De Schiewerf is met name het hoofddoel 2 van belang. Hiervoor stelt het gebiedsplan het volgende zoals in figuur 3 weergegeven.

Hoofddoel	Strategie	Subdoel
Iedereen doet mee	Investeren in burgerkracht	Stimuleren talentontwikkeling Vergroten zelfredzaamheid Optimaliseren dienstverlening
Beter wonen en leven	Investeren in sociale interactie Investeren in veiligere leefomgeving Investeren in wooncarrière	Versterken verbanden in straat, buurt, wijk, gebied Veiligere woonomgeving Gezondere woonomgeving Aantrekken en vasthouden gezinnen Concentratie van voorzieningen
Sterkere stadsrand	Investeren in eigen identiteit en imago. Investeren in mobiliteit en bereikbaarheid	Versterken van het dorp in de stad Gebied beter verbinden met stad en ommeland

Figuur 3 – Bron: Gebiedsplan Overschie 2015-2018

Het plan De Schiewerf ligt aan de Westzijde van Park Zestienhoven en sluit heel goed aan bij de woningbouw aan de Oostzijde van Park Zestienhoven. In de Schiewerf komen woningen in het midden- en hogere segment. Het Gebiedsplan zegt daarover:

Dit is erg belangrijk voor de ontwikkeling van Overschie. Niet alleen zorgt het ervoor dat de bestaande woon- en leefomgeving verbetert, maar ook dat meer gezinnen aangetrokken en in Overschie behouden worden. De toename van het aantal inwoners en het gemiddeld inkomensniveau zorgt voor meer draagvlak voor de in Overschie aanwezige verenigingen, detailhandel en andere voorzieningen. Behalve aan het doel 'aantrekken en vasthouden van gezinnen' draagt deze inspanning dus ook aan meerdere andere doelen bij.⁵

Op basis van deze doelstellingen sluit het plan de Schiewerf goed aan bij het Gebiedsplan Overschie 2015-2018 en vormt dit beleid geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.

3.3.5 Conclusie gemeentelijk beleid

De voorgenomen ontwikkeling van de Schiewerf past binnen de gemeentelijke visies.

⁵ Bron: Gebiedsplan Overschie 2015-2018



4 OMGEVINGSASPECTEN

Omgevingsaspecten betreft aspecten als geluid, water, natuur, bodem en veiligheid, die invloed hebben op de planlocatie en directe omgeving waar de beoogde ontwikkeling invloed op kan hebben. In dit hoofdstuk wordt verwoord hoe er met de aspecten rekening wordt gehouden. De Gemeente Rotterdam heeft ten behoeve van deze ontwikkeling de DCMR verzocht om een haalbaarheidsscan te maken ten aanzien van de omgevingsaspecten die voor deze ontwikkellocatie relevant zijn. Deze ruimtelijke onderbouwing gebruikt deze haalbaarheidsscan⁶ als leidraad om de goede ruimtelijke ordening voor De Schiewerf aan te tonen. Op een aantal omgevingsaspecten zijn naar aanleiding van de haalbaarheidsquickscan onderzoeken uitgevoerd, welke als bijlage bij dit document horen.

Daarnaast komt ook in het vigerende bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade een groot aantal omgevingsaspecten uitgebreid aan bod. Daar deze woningbouwontwikkeling een invulling is van een in het bestemmingsplan gemotiveerd opgenomen wijzigingsbevoegdheid wordt voor die omgevingsaspecten, die in het bestemmingsplan reeds uitvoerig worden behandeld en volgens de bovengenoemde haalbaarheidsscan van de DCMR geen nader onderzoek behoeven, volstaan met verwijzing naar de betreffende passages uit het bestemmingsplan.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Parkeren

Voor nieuwbouwontwikkelingen hanteert de gemeente Rotterdam in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 de minimumnorm van tenminste 1,8 parkeerplaatsen per woning, die te realiseren zijn op eigen terrein. Het nieuwbouwplan De Schiewerf voorziet in tenminste 71 parkeerplaatsen op eigen terrein, daarmee wordt voor de 39 nieuwbouwwoningen voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning op eigen terrein.

4.1.2 EV Ready

Voor nieuwbouwontwikkelingen hanteert de gemeente Rotterdam in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 een norm voor oplaad faciliteiten voor elektrische auto's. Deze norm is omschreven in artikel 8 van deze regeling en luidt woordelijk als volgt:

Artikel 8. EV Ready

1. Collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).

2. De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Rotterdam kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:

- a) op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn.*
- b) een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit om ten minste 20% van het totaal aantal voertuigen waarvoor autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn*

⁶ Haalbaarheidsscan – Advies DCMR Milieudienst Rijnmond d.d. 25 maart 2019



gelijktijdig te kunnen laden, al dan niet met behulp van IT-oplossingen zoals een Smart grid.⁷

Als onderdeel van het plan voor de infrastructuur en het woonrijp maken zullen de parkeerplaatsen worden voorzien van mantelbuizen zodat ter plaatse een aansluiting voor het laden van elektrische voertuigen gerealiseerd kan worden. De netaansluiting wordt in overleg met Stedin van voldoende capaciteit om de woningen te voorzien van electriciteit en om bovendien tenminste 20% van de auto's gelijktijdig te kunnen laden. Op dit punt sluit het plan De Schiewerf aan bij het gemeentelijk beleid en vormt dit geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.

4.1.3 Verkeer: Uitwegvergunningen

Ten aanzien van uitwegvergunningen noemt het bestemmingsplan in paragraaf 2.4.4. de beleidsregels voor uitwegvergunningen:

Beleidsregel voor uitwegvergunningen

Vastgesteld op 13 februari 2007 door de deelraad van Overschie

De beleidsregel voor uitwegvergunningen is vastgesteld om te voorkomen dat het parkeren op eigen erf in gebieden met een hoge parkeerdruk leidt tot een aantasting van de bruikbaarheid van de openbare weg ten aanzien verkeersveiligheid en het aantal overblijvende parkeerplaatsen.⁸

In de huidige situatie van de bedrijfsopstallen beschikt de planlocatie over een zestal uitwegen die in het totaal circa 40 strekkende meters openbare trottoir band beslaan. In de nieuwe situatie wordt dit aantal uitwegen teruggebracht naar slechts 2 uitwegen met een totale breedte van circa 8 m. Het plan De Schiewerf verbetert de openbare ruimte ten opzichte van de bestaande situatie in openbaar gebied door meer dan 30 meter uitrit vrij te maken, welke wederom voor openbaar nut kan worden aangewend. Dit biedt de gemeente Rotterdam ruimte om circa 6 parkeerplaatsen toe te voegen aan de openbare ruimte direct grenzend aan de ontwikkellocatie.

4.1.3 Conclusie Verkeer en parkeren

Het plan vormt op het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor de ruimtelijke ordening en draagt bij aan een betere openbare ruimte.

4.2 Flora en fauna

De Europese richtlijnen om de biodiversiteit te behouden heeft Nederland opgenomen in enerzijds de Natuurbeschermingswet, welke vooral gebieden beschermt en anderzijds in de Flora- en faunawet, die vooral is gericht op de bescherming van soorten.

“Om te voldoen aan deze wetgeving is door Bureau Stadsnatuur een flora en fauna quickscan uitgevoerd. Deze quickscan is als bijlage 17 bij deze rapportage gevoegd. De quick scan concludeert woordelijk:

⁷ Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018

⁸ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



Op basis van de quick scan is voldoende duidelijk welke beschermde soorten voor kunnen komen, welke soorten ontbreken en welke te verwachten zijn in het plangebied. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk; op basis van de huidige inzichten kunnen voldoende mitigerende maatregelen worden genomen om risico's op overtreding van verbodsbepalingen uit te sluiten.

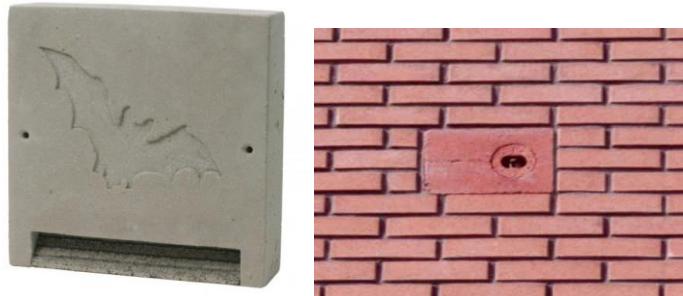
Een ontheffing in het kader van de Wnb is niet nodig omdat er in principe geen verbodsbepalingen worden overtreden.

De enige potentieel aanwezige beschermde situatie in de huidige omstandigheid van het plangebied is die van een essentiële vliegroute of foerageergebied van vleermuizen boven de Rotterdamse Schie. Het niet beschrijven van de watergang in de nachtelijke uren is een eenvoudige manier om een mogelijke verstoring te voorkomen. De toekomstige inrichtingsplannen geven aan dat de oever van de watergang zal bestaan uit tuinen, waarbij vrijwel zeker sprake zal zijn van een kwaliteitsverbetering te opzichte van de huidige situatie. Meer groen op de oever en een gevarieerdere inrichting van het landschap maakt dit aantrekkelijker voor vleermuizen in brede zin en voor specifieke soorten in enge zin.

De potentiële aanwezigheid van broedende vogels in de periode maart tot en met september legt mogelijk restricties op de mogelijkheid van bepaalde werkzaamheden in het gebied. Op plaatsen waar vestiging van vogels onwenselijk is, kunnen maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld verwijdering van vegetatie."

4.2.1 Natuurinclusief bouwen

Het project De Schiewerf wordt uitgevoerd als een natuurinclusieve ontwikkeling. Zo worden in een aantal gevels nestkasten aangebracht die speciaal geschikt zijn voor vleermuizen en de vogels die volgens het flora en faunaonderzoek graag zouden nestelen op deze locatie. Een voorbeeld van deze nestkasten is weergegeven in figuur 4.



Figuur 4 Voorbeeld van de in kopgevels op te nemen nestkasten.

Daarnaast wordt in het gemeenschappelijk gebied tussen de woningen veel groen aangebracht. Onder meer:

- klimplanten om de belendende loodsen aan het zicht te onttrekken
- bomen ter plaatse van de openbare ruimte aan het water (e.g. dak moerbeï of dak moerasedik)
- bomen op het binnenterrein
- Grote perken
- Bomen ter plaatse van de zuidelijke entree van het gebied

In het gemeenschappelijk gebied worden een aantal insectenhoeven aangebracht. Daarnaast worden de gevelwanden van de belendende bedrijfshallen ten noorden zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken door een wand met klimplanten. Deze wand zal plaats bieden aan een diversiteit aan verschillende vogels en insecten.



Natuurwand ten Noorden

Ten Noorden van de locatie bevindt zich het bedrijf Naaktgeboren. Om de loodsen van dit bedrijf aan het zicht te onttrekken blijft wordt een wand gecreeerd die enerzijds geluid kan weren en anderzijds door begroeiing met klimplanten en de aanwezigheid van nestkasten de ruimte biedt aan allerlei diersoorten en insecten. Deze wand zorgt voor een groenere omgeving met meer biodiversiteit.

4.2.2 Herinrichting Rotterdamse Schie

Het hoogheemraadschap van Delfland (hierna HHD) beheert het water van de Rotterdamse Schie en is voornemens om in 2020 de Rotterdamse Schie opnieuw in te richten met als doel het creëren van:

- Gevarieerde waternatuur
- Goede waterkwaliteit
- Optimale waterbeleving
- Uiteindelijk: een groen blauwe oase in de wijk, een mooie plek om te recreëren⁹

Langs de oevers van de Schie zal met 3 bouwstenen de Rotterdamse Schie worden omgetoerd tot een groene oase 1) drijfblad zones 2) takkenbossen voor vissen 3) ondiepe nevengeulen. Het beoogde beeld is zoals figuur 5 verbeeld. Naast de maatregelen in het water die het HHD zal uitvoeren, zal de gemeente Rotterdam ook de bermen en taluds langs het jaagpad inzaaien met een bloemen en een kruidenmengsel.



figuur 5 beoogde beeld herinrichting Rotterdamse Schie.

⁹ Presentatie bewonersavond Hoogheemraadschap van Delfland d.d. 12-12-2018

Voor De Schiewerf heeft afstemming met het HHD plaatsgevonden over de nieuwbouwplannen en is de positionering van de verschillende natuur bouwstenen ter hoogte van het plan afgestemd. De herinrichting van de Rotterdamse Schie vindt hoofdzakelijk plaats aan de West oever van het water. Omdat het ontwikkelplan gelegen is aan de Oost oever van de Rotterdamse Schie vormt de ontwikkeling geen belemmering voor de herinrichting.

4.2.3 Conclusie flora en fauna

De voor de planlocatie De Schiewerf uitgevoerde flora- en fauna quickscan wijst uit dat de plannen geen belemmering vormen. Tijdens de realisatie moet worden voorkomen dat bouwlampen het water van de Rotterdamse Schie beschijnen. Dit is een eenvoudig uitvoerbare aanbeveling en daarmee wordt geconcludeerd dat vanuit het aspect flora en fauna geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van het project.

Tenslotte vormt het plan geen belemmering voor de door het HHD voorgenomen herinrichting van de Rotterdamse Schie.

4.3 Duurzaamheid

In het programma *Duurzaam 2015-2018, 'Dichterbij de Rotterdammer'* licht de gemeente Rotterdam toe hoe zij haar stad de komende jaren nog duurzamer wil maken. In het programma staan drie ambities centraal:

1. Werken aan een groene, gezonde en toekomstbestendige stad;
2. Schonere energie tegen lagere kosten;
3. Streven naar een sterke en innovatieve economie.¹⁰

De laatste ambitie kan buiten beschouwing worden gelaten omdat deze voor dit project niet relevant is. Ook de haalbaarheidsscan van de DCMR legt voor de Schiewerf de nadruk op de eerste twee ambities, deze zijn het meest relevant voor het plan De Schiewerf.

4.3.1 Natuurinclusief bouwen

De Schiewerf zal worden voorzien van veel groen. Zo zullen er diverse bomen en planten worden geplant in de gemeenschappelijke buitenruimte, komt er een grote klimopwand aan de zijde van het bedrijf Naaktgeboren (Noordzijde) en zullen er twee gemeenschappelijke groene plekken worden aangelegd. Meer over de ambitie om duurzaam en groen te bouwen is ook terug te lezen in de flora en fauna paragraaf, waarin uiteengezet wordt hoe op de Schiewerf natuurinclusief gebouwd wordt door onder meer het plaatsen van diverse nestkasten, insectenhôtels en dergelijke. De groene omgeving zorgt mede voor een gezond leefklimaat en voldoet daarmee aan ambitie 1 uit het programma *"Duurzaam 2015-2018, Dichterbij de Rotterdammer"*.

4.3.2 Energie

Daarnaast staat het creëren van duurzame en milieubewuste woningen, die (bijna) energieneutraal zijn, ook voorop bij de ontwikkeling van De Schiewerf. Dit zal onder andere worden bewerkstelligd door een zeer goed geïsoleerde gebouwschil, vloerverwarming, verwarming en warm tapwater via

¹⁰ Bron: Programma Duurzaam 2015-2018, 'Dichterbij de Rotterdammer'.



een warmtepomp en wtw ventilatie. De wtw ventilatie maakt het mogelijk om de inkomende lucht met filters te zuiveren en bovendien om de geluidwering van de woningen te optimaliseren. Immers zijn ventilatieroosters in de gevels niet nodig bij het gebruik van wtw ventilatie. Met de wtw ventilatie wordt onder meer aan ambitie 1 het zorgen voor een gezond leefklimaat invulling gegeven.

Om ook de zon zoveel mogelijk als bron te gebruiken, zoals in het programma *Duurzaam 2015-2018*, 'Dichterbij de Rotterdammer' wordt aangemoedigd, zullen de daken worden voorzien van zonnepanelen. Uiteraard blijft conform de nieuwe wetgeving een gasaansluiting achterwege. Hiermee wordt invulling gegeven aan ambitie 2 Schonere energie tegen lagere kosten invulling gegeven.

4.3.3 Circulair slopen en bouwen

BM Bodemanagement en Sloopbedrijf Oosterhout zijn de bedrijven die in opdracht van de voormalige eigenaar Van Leeuwen Beheer NV gezamenlijk de asbestsanering en de sloop uitvoeren. In bijlage 10¹¹ geven deze bedrijven een toelichting op hoe zij op De Schiewerf zo veel mogelijk circulair slopen om ook daarmee invulling te geven aan het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Rotterdam. Op het moment van schrijven van deze ruimtelijke onderbouwing zijn de opstallen van de voormalige glashandel inmiddels op enkele funderingsresten na gesloopt.

Hergebruik natuursteen – De Rotterdamse marmer industrie

“Van 1928 tot omstreeks 1970 was er in Rotterdam-Overschie aan de Zestienhovensekade een bedrijf dat natuursteen bewerkte voor bouwwerken en kunstwerken voor heel Nederland en de Antillen. De Rotterdamsche Marmer Industrie NV, of kortweg RMI, net als dat andere bedrijf, de Rotterdamsche Melk Inrichting. Tijdens de wederopbouw van Rotterdam beleefde het zijn gloriejaren. Het groeide uit tot de grootste natuursteen verwerker van Nederland. Alleen al in Rotterdam zit er aan de(voormalige) bankgebouwen, het Hilton hotel, het Shell gebouw, de Bijenkorf en nog veel meer gebouwen natuursteen van de RMI verwerkt in gevels en vloeren.”¹²

Het kantoor van de voormalige glashandel Van Leeuwen was oorspronkelijk het kantoor van de Rotterdamse Marmer Industrie. De Rotterdamse Marmer Industrie (RMI) was tijdens de wederopbouw een belangrijke leverancier van natuursteen. En menig gevel van de wederopbouwprojecten zoals de iconische Bijenkorf, De Doelen maar ook het Hilton zijn bekleed met natuursteen dat op de Schiewerf is gehouwen en bewerkt. De locatie heeft daarmee een belangrijke rol gespeeld in de wederopbouw en daarmee het Rotterdam van vandaag de dag mede vormgegeven.

De gevel van het overgebleven kantoor van de RMI is bekleed met dikke travertijn-platen. Om aan de historie van de locatie te herinneren is getracht om voldoende travertijn van de gevel te halen om dit in de gevels van de nieuwe woningen te verwerken als ornamenten. Dit is niet alleen een duurzaam hergebruik van een nobel materiaal maar bovendien een duurzame verwijzing naar de historie van deze locatie en de stad Rotterdam.

¹¹ Bijlage 10: BM Bodemanagement en Sloopbedrijf Oosterhout - Sloop Rotterdamse Glascentrale: Circulair Slopen

¹² <https://basromeijnfilms.blogspot.com/2014/11/de-rmi-van-overschie.html>



4.3.4 Fietsenstallingen

Elke woning beschikt over een eigen fietsenberging op eigen terrein of in het gemeenschappelijk gebied vlakbij de woningen. Door de fietsenbergingen integraal in het ontwerp van het plan op te nemen wordt fietsgebruik bij de bewoners gestimuleerd.

4.3.5 Conclusie Duurzaamheid

Voor het omgevingsaspect duurzaamheid wordt conform het advies uit de haalbaarheidsscan van de DCMR voldaan aan de relevante ambities 1 en 2 uit het programma *Duurzaam 2015-2018, 'Dichterbij de Rotterdammer'*. Bovendien wordt er natuurinclusief gebouwd en circulair gesloopt, hetgeen kan worden gezien als een extra invulling van het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Rotterdam.

4.4 Wateropgave

De Schiewerf ligt zowel aan de Zestienhovensekade, een dijklichaam, en de Rotterdamse Schie, een vaarwater. In dit geval is het zelfs zo dat de locatie ligt op de grens tussen twee hoogheemraadschappen, te weten het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard en het Hoogheemraadschap Delfland. De eerste is verantwoordelijk voor het dijklichaam en de tweede voor het vaarwater de Rotterdamse Schie.

4.4.1 Oppervlaktewater

Ten aanzien van het oppervlaktewater stelt het bestemmingsplan het volgende:

*Bij uitvoering van de bouwplannen zal de verharding in het gebied toenemen. Vuistregel van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is dat elke nieuwe hectare verharding gecompenseerd moet worden met 875 m³ water. De geplande verharding moet zo mogelijk gecompenseerd worden met open water, waarbij het oppervlak op schouwpeil en de toegestane peilstijging het aantal benodigde vierkante meters bepaald. Tabel 5.4 geeft de benodigde compensatie per deellocatie.*¹³

Voor deellocatie 1, waar het plan De Schiewerf wordt gerealiseerd, geldt conform Tabel 5.4 uit het bestemmingsplan een afname van verhard oppervlak van -4.237 m² waardoor de compensatie op 0 m³ uitkomt en derhalve geen mitigerende maatregelen nodig zijn.

4.4.2 Afval- en regenwater

4.4.2.1 Afvalwater

Ten aanzien van het regen- en afvalwater stelt het bestemmingsplan dat door de realisatie van de totaal in het bestemmingsplan voorziene 39 nieuwe woningen de afvalwaterbelasting op het riool toeneemt en dat de gevolgen voor het rioolstelsel in een rioleringsplan moeten worden uitgewerkt.

De gemeente Rotterdam is op het moment van het schrijven van deze ruimtelijke onderbouwing bezig met plannen en uitvoeren van een groot onderhoud aan riolering en wegdek van de

¹³ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



Zestienhovensekade. Ook zal de weg een herinrichting ondergaan. De werkzaamheden aan het westelijke deel staan gepland voor 2020. De ontwikkelaar van de Schiewerf is in nauw overleg met het planteam van de gemeente Rotterdam dat deze werkzaamheden plant en uitvoert.

De afvalwaterbelasting en de rioolcapaciteit zijn met het nieuwe riool gewaarborgd en vormen geen belemmering voor de goede ruimtelijke onderbouwing van dit plan.

4.4.2.2 Regenwater

Ten aanzien van het regenwater stelt het bestemmingsplan woordelijk:

Neerslag die op het plangebied valt kan op meerdere manier worden afgevoerd. De gemeente Rotterdam zet bij nieuwe ontwikkelingen in op het zoveel mogelijk scheiden van regen- en afvalwater. Voor het plangebied betekent dit dat het water dat valt op verharde ondergrond in de vorm van woonbebouwing en straten direct wordt afgewaterd naar het oppervlaktewater, zodat geen vermenging tussen regen- en afvalwater plaatsvindt. Voor de overige verharding in het plangebied geldt dat de afwatering plaatsvindt in de vorm van een (verbeterd) gescheiden stelsel in combinatie met piekverlagende en vertragende middelen, zoals lokale waterberging in groenstroken, bodem of wegfundering en het eventueel toepassen van groene daken. De uitwerking hiervan vindt in het rioleringsplan plaats.¹⁴

Het nieuwbouwplan De Schiewerf zal conform de huidige wetgeving worden gerealiseerd met een gescheiden stelsel waarbij hemelwater en afvalwater gescheiden worden afgevoerd. Voor de Schiewerf zal een lozingsplan ter beoordeling worden aangeboden aan het bevoegd gezag. De woningen zullen met instemming van het Hoogheemraadschap Delfland hemelwater lozen in het oppervlaktewater (De Rotterdamse Schie).

Hoewel geen mitigerende maatregelen nodig zijn voor het oppervlaktewater (zie de voorgaande paragraaf over oppervlaktewater) zal een groot deel van de bestrating toch worden aangelegd met open bestrating (grastegels), die infiltratie van water in de bodem mogelijk maakt. Ten opzichte van de huidige situatie is met de realisatie van het plan De Schiewerf sprake van een verbetering van het watersysteem.

De locatie van De Schiewerf ligt precies op de grens tussen twee waterschappen, Delfland en Schieland en Krimpenerwaard. Het Hoogheemraadschap Delfland is verzocht om instemming met het plan. De inhoudelijke reactie van het Hoogheemraadschap is als bijlage 11¹⁵ aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Bij een maatgevende bui 08 van ~20mm/uur zal een groter debiet ontstaan dan 100m³/uur (namelijk ca. 170m³/uur) daarom zal voor dit plan het rioleringsplan een watervergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Delfland. In deze watervergunningsaanvraag bij het Hoogheemraadschap Delfland zal eveneens de wijze van hemelwater uitmonding in de Rotterdamse Schie worden meegenomen en eventueel noodzakelijke waterbufferings maatregelen. De opstellen van de voormalige Glashandel Van Leeuwen loosden het hemelwater eveneens grotendeels op de Rotterdamse Schie.

Uit de analyse in deze paragraaf blijkt dat de afwatering van hemelwater geen belemmering vormt voor een goede ruimtelijke onderbouwing van het plan De Schiewerf.

¹⁴ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

¹⁵ Bijlage 11 Hoogheemraadschap Delfland – Lozen hemelwater op De Rotterdamse Schie



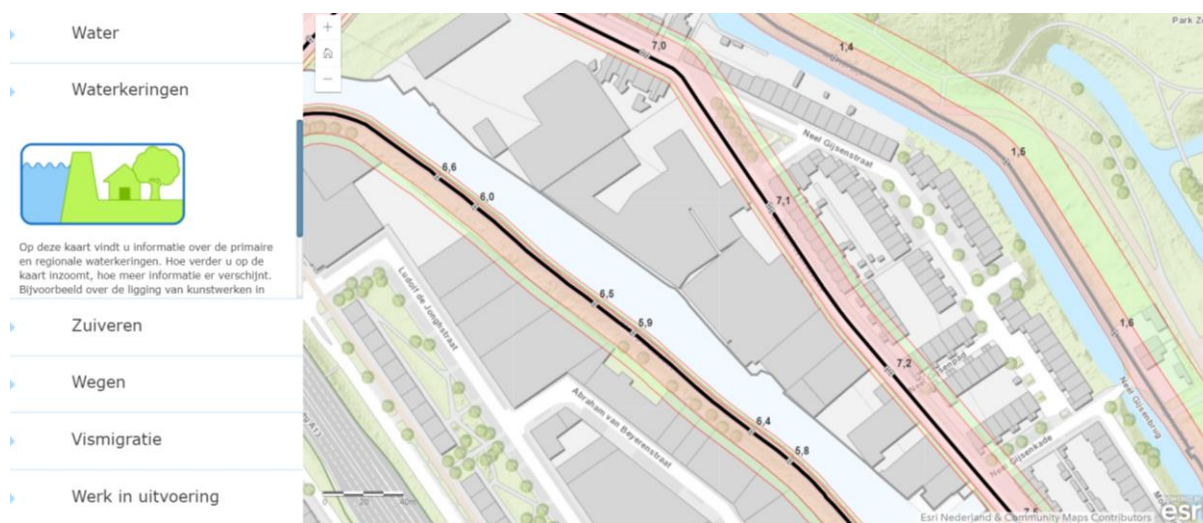
4.4.3 Grondwater

Het bestemmingsplan stelt dat door het herstel van het rioolstelsel mogelijk minder grondwater het rioolstelsel in zal lekken met als gevolg een iets hogere grondwaterstand. Ter plaatse van de planlocatie de Schiewerf zal de grondwaterstand echter het freatisch vlak van het dijklichaam blijven volgen conform het hoogteverschil tussen de Rotterdamse Schie en het peil van de watergang langs de achterdijk. Bovendien zal de planlocatie op een begane grond peil van ~20 cm boven de kruin van de dijk ter plaatse van de Zestienhovensekade komen te liggen en zullen de woningen niet met kelders worden uitgevoerd. De begane grond peilen van de woningen zullen daarmee ruimschoots boven het freatisch vlak van het grondwater komen te liggen.

Vanuit het aspect grondwater zijn er derhalve geen belemmeringen voor de goede ruimtelijke onderbouwing van het nieuwbouwplan De Schiewerf.

4.4.4 Waterveiligheid

De planlocatie De Schiewerf ligt direct aan de Zestienhovensekade, de weg die samenvalt met het dijklichaam. Zoals op de onderstaande kaart van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (figuur 6) is te zien, ligt de planlocatie langs de erfgrens met de Zestienhovensekade in beschermingszone buitenkant van de waterkering. Dit betekent dat toestemming is vereist van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard voor bouwen in deze beschermingszone. Als onderdeel van de watervergunning voor het lozen van hemelwater op de Rotterdamse Schie zal eveneens het bouwen in de beschermingszone buitenkant worden aangevraagd.



Figuur 6 – GIS kaart Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard.

Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard heeft, zoals uit e-mail advies van Harry van den Broek blijkt geen bezwaren tegen de bouwplannen:



Indien er onder de woningen langs de Zestienhovensekade geen kelders worden aangebracht zijn er geen bijzondere voorwaarden. ¹⁶

Daar de geplande woningen niet van kelders worden voorzien langs de Zestienhovensekade, bestaan voor het aspect waterveiligheid geen belemmeringen voor goede ruimtelijke onderbouwing.

4.4.5 Conclusie wateropgave

De wateropgave beslaat de thema's oppervlakte water, afval- en regenwater, grondwater en waterveiligheid. Voor elk van deze thema's is het bouwplan getoest en is op géén van de genoemde thema's een belemmering voor de bouwplannen geconstateerd. Voor de wateropgave is de goede ruimtelijke ordening daarmee gewaarborgd.

4.5 Luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade behandelt de luchtkwaliteit ten aanzien van twee aspecten:

*Ten eerste dienen de gevolgen van het bestemmingsplan voor de (lokale) luchtkwaliteit te worden nagegaan. Ten tweede dient te worden nagegaan of de gewenste bestemmingen bij de aanwezige luchtkwaliteit passen. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen.*¹⁷

Het bestemmingsplan maakt vervolgens de volgende analyse ten aanzien van het effect van de ontwikkelingen op de luchtkwaliteit:

Plan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade

De Wet Luchtkwaliteit maakt (her)nieuwbouw en een beperkte omvang van een ruimtelijk programma mogelijk zonder toetsing aan grenswaarden (luchtkwaliteitseisen). Dit geldt voor de zogenoemde niet in betekenende mate (NIBM) projecten. Thans is de 3%-regeling van kracht. Dit houdt in dat sprake is van een NIBM-project als de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ten gevolge van het plan met maximaal 1,2 µg/m³ toenemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aan de hand van de anti-cumulatie regeling wordt beoordeeld of het project afzonderlijk kan worden bekeken of dat ook andere ontwikkelingen binnen een straal van 1.000 meter dienen te worden meegenomen bij de bepaling of het project NIBM is. Hierbij is het van belang om te bepalen of de ontwikkellocaties gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg(en). In de regeling (NIBM zijn categorieën van gevallen aangewezen die worden aangemerkt als NIBM-projecten. Voor pure woningbouw betekent dit dat bij een eenzijdige verkeersontsluiting niet meer dan 1.500 nieuwe woningen mogen worden gebouwd onder het NIBM-regime.

In het bestemmingsplan "Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade" worden 139 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Dit aantal nieuwe woningen is minder dan 1% van de tijdelijke NIBM-norm bij een éénzijdige verkeersontsluiting. De plangebieden van de drie genoemde bestemmingsplannen grenzen aan het plangebied van dit bestemmingsplan. Verkeerskundig wordt de verbinding tussen het

¹⁶ Bijlage 12 Email-advies Harry van den Broek Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard d.d. 08.01.2019

¹⁷ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



plangebied en de andere plangebieden gelegd met de volgende straten: de Lugt, Zestienhovensekade en Abtsweg.

Om deze reden kan de anti-cumulatie regel worden toegepast op het geheel van deze vier toekomstige bestemmingsplannen (dit bestemmingsplan tezamen met de drie hierboven genoemde bestemmingsplannen).

Cumulatie

Het totaal van de vier bestemmingsplannen levert een bijdrage op die maximaal 1,5% (zijnde 1% van dit bestemmingsplan en 0,5% van de andere drie bestemmingsplannen) bedraagt.

Besluit gevoelige bestemmingen

In het plan komen geen ontwikkelingen voor die onder het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) vallen.

Beleid gemeente Rotterdam

De nieuwe ontwikkelingen liggen niet binnen de contouren van de grenswaarden (overschrijdingsgebieden).

Conclusie

In het luchtkwaliteitsonderzoek (MR10002 (2010-0019) zijn de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit van het bestemmingsplan "Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade" inzichtelijk gemaakt. Hierin is aannemelijk gemaakt dat dit bestemmingsplan, gecumuleerd met de drie andere bestemmingsplannen een "niet in betekenende mate" bijdrage geeft aan de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt voldaan aan het Besluit gevoelige bestemmingen. Dit bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Wet luchtkwaliteit en is tevens in overeenstemming met het Rotterdamse beleid.¹⁸

De voorgaande analyse uit het bestemmingsplan wordt tevens bevestigd door de DCMR. In de haalbaarheidsquickscan wordt het volgende gezegd over de luchtkwaliteit:

De locatie valt niet onder het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Uit de NSL Monitoringstool 2017 (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) blijkt dat de waarden op de dichtstbijzijnde rekenpunten beneden de wettelijke grenswaarden liggen voor NO₂ en PM₁₀. Het plan valt onder het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) en nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet nodig.¹⁹

4.5.1 Conclusie Luchtkwaliteit nieuwbouwplan De Schiewerf

Deze ruimtelijke onderbouwing voor het nieuwbouwplan De Schiewerf neemt de conclusie over van het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade en het advies van de DCMR, dat deze ontwikkeling **"niet in betekenende mate"** bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

¹⁸ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

¹⁹ Bron: Advies DCMR Milieudienst Rijnmond d.d. 25 maart 2019



De luchtkwaliteit is derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke onderbouwing van het plan de Schiewerf.

4.6 Bodem

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. Het vigerende bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade stelt de volgende eis aan bouwplannen:

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen dient de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Van de bodemkwaliteit is niet af te leiden dat woningbouw op de te ontwikkelen locaties onmogelijk is. Het bodemonderzoek ten tijde van de bouwaanvraag geeft uitsluitend of het noodzakelijk is om extra maatregelen te treffen voor het verkrijgen van de bodemgeschiktheidsverklaring.²⁰

Op de planlocatie De Schiewerf zijn in de loop van de tijd verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Meest recent voerde Arnicon in 2018 een verkennend bodemonderzoek C18-001-O uit dat bij deze ruimtelijke onderbouwing is bijgevoegd als bijlage 3.

Daar de locatie op het moment van schrijven van deze ruimtelijke onderbouwing nog voor nagenoeg 90% is bebouwd met bedrijfsopstallen of de resterende vloeren en funderingen daarvan, is het lastig om de bodemsituatie goed in kaart te brengen. Pas wanneer de huidige opstallen geheel zijn gesloopt en verwijderd zal de bodemsituatie volledig duidelijk worden. Toch kan op basis van de verkennende studie van Arnicon wel worden geconcludeerd dat sprake is van ernstige bodemverontreiniging die bij het realiseren van het nieuwbouwplan De Schiewerf zal moeten worden gesaneerd.

Ten aanzien van deze situatie adviseert de DCMR in haar haalbaarheidsscan als volgt:

Na sloop dient met nader bodemonderzoek de bodemverontreiniging te worden afgebakend en de risico's ervan in beeld te worden gebracht. Ook dient een saneringsplan ter beoordeling aan het bevoegde gezag te worden overlegd. Na sanering moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde woonfunctie.²¹

Hiertoe zal in overleg met het bevoegd gezag (DCMR) een saneringsplan worden opgesteld en zal de bodem voor aanvang van de nieuwbouw worden gesaneerd door een daartoe gecertificeerde aannemer. Een voor de hand liggende saneringsmethode op deze locatie zal een sanering met een leeflaag zijn. Deze oplossing is ten aanzien van de peilhoogtes mogelijk met een investering die de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling niet in gevaar brengt. Dit is getoetst door aan de hand van het verkennend bodem onderzoek (bijlage 3) offertes te vragen voor de bodemsanering.

²⁰ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

²¹ Bron: Advies DCMR Milieudienst Rijnmond d.d. 25 maart 2019



4.6.1 Conclusie bodem

Ten aanzien van het omgevingsaspect bodem kan geconcludeerd worden dat indien een saneringsplan in overleg met het bevoegd gezag wordt uitgevoerd dit omgevingsaspect geen belemmering vormt voor de goede ruimtelijke ordening.

4.7 Geluid

Het omgevingsaspect geluid kent in de ruimtelijke ordening de thema's 1) wegverkeer 2) railverkeer 3) industrie en 4) vliegverkeer. Deze thema's worden aan de hand van het advies van de DCMR stuk voor stuk behandeld in de volgende paragrafen.

4.7.1 Wegverkeer inclusief tram

Ten aanzien van het wegverkeer inclusief tram maakt de DCMR woordelijk de volgende analyse:

Woningen zijn geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. De locatie ligt binnen de wettelijke geluidzones van de Rijksweg A13, de Zestienhovensekade, Parallelstraat en Oost-Sidelinge (50 km/h weg). Dit betekent dat akoestisch onderzoek verplicht is om te bepalen wat de geluidbelasting op de gevel is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in het akoestisch onderzoek ook aandacht worden besteed aan de geluidbelasting vanwege de 30 km/h wegen.

In het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade is voor de locatie aangegeven dat de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor woningen vanwege een buitenstedelijke weg (53 dB) wordt overschreden vanwege de A13. Uit recent akoestisch onderzoek meer zuidelijk aan de overzijde van de Rotterdamse Schie blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de rijksweg A13 beneden de 53 dB ligt.

In het geval waar de geluidbelasting hoger blijkt te zijn dan de maximaal toelaatbare waarde of niet tot de maximaal toelaatbare waarde terug kan worden gebracht (door bron- of overdrachtsmaatregelen), kunnen dove gevels of vliesgevels worden toegepast.

Art 34.2 e bouwregels van het bestemmingsplan geeft aan dat in het kader van de wijzigingsbevoegdheid het bouwplan moet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden of het hogere waardenbesluit van de Wet geluidhinder, of de tweede en derde woonlaag wordt uitgevoerd met dove gevels;

Een 'dove gevel' wordt niet getoetst aan de Wet geluidhinder. Door toepassing van een vliesgevel of voorzetgevel kan de geluidbelasting op de werkelijke gevel tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting worden beperkt.²²

Het advies van de DCMR is overgenomen en SPA WPN ingenieurs hebben in opdracht van de Ontwikkelen in de Stad BV een akoestisch onderzoek²³ uitgevoerd voor het omgevingsaspect wegverkeerslawaaï. Dit onderzoek is bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing en is als separaat document ingediend bij de aanvraag in het omgevingsloket.

²² Bron: Advies DCMR Milieudienst Rijnmond d.d. 25 maart 2019

²³ SPA WPN Ingenieurs -Rapport 21900056.R01Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam, Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï



Het akoestisch onderzoek van SPA WPN ingenieurs concludeert woordelijk als volgt:

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de:

- *rijksweg A13 bij alle nieuwe woningen hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 53 dB wordt niet overschreden;*
- *de overige gezoneerde wegen, ruim lager zal zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB;*
- *30 km/uur-wegen, alleen op bouwblokken 1 en 2 hoger zal zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder, maar (ruim) lager dan de maximale ontheffing, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis hiervan wordt gesteld dat de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km-wegen aanvaardbaar is.*

Er zijn geen reële maatregelen te treffen, waarmee de geluidbelasting ten gevolge van de rijksweg A13 gereduceerd kan worden tot de voorkeurswaarde. Om de nieuwe woningen te kunnen realiseren, zal de gemeente Rotterdam hogere grenswaarden tot 53 dB moeten vaststellen en vastleggen in het kadaster.

Uit het onderzoek blijkt dat alle nieuwe woningen beschikken over één of meerdere geluidluwe gevels en een geluidluwe buitenruimte. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen van het gemeentelijke geluidbeleid, voor het vaststellen van hogere waarden.²⁴

Voor een uitgebreidere onderbouwing en de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar bijlage 4.

Voor de ontwikkellocaties die het bestemmingsplan kent is een hogere grenswaarde besluit²⁵ genomen en vastgelegd in het Kadaster. Bijlage 9 is een kopie van dit besluit. Het akoestisch rapport van SPA WNP inzake de Wgh Wegverkeerslawaaï in combinatie met de rapportage geluidwering gevels eveneens van SPA WNP ingenieurs kan een hogere waarde besluit worden genomen voor de ontwikkellocatie. Hiermee kan worden geconcludeerd dat wegverkeer lawaai geen belemmering vormt voor de goede ruimtelijke ordening.

4.7.1.1 Conclusie wegverkeer inclusief tram

Voor het aspect geluid van wegverkeer inclusief tram kan aan de hand van het uitgevoerde akoestisch onderzoek en het hogere grenswaarde besluit²⁶ worden geconcludeerd dat geen belemmering bestaat voor de goede ruimtelijke ordening.

4.7.2 Railverkeer (trein en metro)

Aangezien geen railverkeer in de buurt van het project ligt is dit omgevingsaspect niet van toepassing. Zo concludeert ook de DCMR in haar advies.

4.7.2.1 Conclusie railverkeer (trein en metro)

Het omgevingsaspect railverkeer is niet van toepassing op de ontwikkellocatie en vormt derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.

²⁴ SPA WPN Ingenieurs -Rapport 21900056.R01Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam, Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï

²⁵ Besluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder 21308986 – d.d. 28 december 2011

²⁶ Besluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder 21308986 – d.d. 28 december 2011



4.7.3 Industrie

Aangezien geen industrie in de buurt van het project ligt is dit omgevingsaspect niet van toepassing. Zo concludeert ook de DCMR in haar advies.

4.7.3 Conclusie industrie

Het omgevingsaspect industrie is niet van toepassing op de ontwikkellocatie en vormt derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.

4.7.4 Vliegverkeer

Ten aanzien van het omgevingsaspect vliegverkeer adviseert de DCMR in haar haalbaarheidsquickscan woordelijk als volgt:

De locatie valt binnen de 20 Ke-contour. Binnen dit gebied is de 'motie Beynen' van toepassing. Op basis van deze motie wordt slechts bij uitzondering medewerking verleend aan woningen binnen de 20 Ke-contour. De motie maakt enkele uitzonderingen mogelijk:

a. woningen, die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing (vervangende nieuwbouw) of woningen, die een open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing opvullen, doch uitsluitend indien sprake is van zwaarwegende belangen en bebouwing op kleine schaal;

b. woningen, die om redenen van bedrijfs- of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn, doch uitsluitend in incidentele gevallen.

Om de woningen op de locatie mogelijk te maken dient onderbouwd te worden dat voldaan wordt aan de uitzonderingsbepalingen uit de motie en daarom toch toegestaan kan worden.

Wel dient bij de vaststelling van de omgevingsvergunning van de laatste gegevens uit te worden gegaan, dus ook een eventueel nieuw Luchthavenbesluit.²⁷

Zoals de DCMR concludeert dient te worden onderbouwd dat wordt voldaan aan de voorwaarden waarbij op de motie Beynen aanspraak kan worden gemaakt. De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor ontwikkellocatie 1, die woordelijk is geciteerd in paragraaf 2.1 van deze ruimtelijke onderbouwing geeft de passende onderbouwing dat ontwikkellocatie 1 voldoet aan de criteria van de motie Beynen. De motivatie uit het bestemmingsplan luidt woordelijk:

De ontwikkeling op deze locatie past binnen de motie Beynen. Deze nieuwe woningbouwlocatie betreft vervangende nieuwbouw en draagt bij aan het versterken van de woonomgeving. Ook de stedenbouwkundige opbouw van het gebied kan door de ontwikkeling verbeteren. Na het verdwijnen van de bedrijfsfuncties zal de open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing worden opgevuld met een woonfunctie, waardoor het bebouwingslint met woonbebouwing wordt volmaakt. De beëindiging van de bedrijfsactiviteiten op deze locatie is gewenst, omdat het type bedrijvigheid vanwege haar milieu-effecten niet past in het woongebied. In de Stadsvisie Rotterdam wordt

²⁷ Bron: Advies DCMR Milieudienst Rijnmond d.d. 25 maart 2019



aangegeven dat Overschie een goede basis vormt voor woningbouw, die nog verder zal verbeteren als de verkeersoverlast van de A13 vermindert (na aanleg van de A4 en de A13/16).²⁸

Hiermee is de toepasselijkheid van de motie Beynen voor deze ontwikkeling onderbouwd. Tenslotte moet bij vaststelling van de omgevingsvergunning worden uitgegaan van de meest recente vastgestelde gegevens. Op het moment van het schrijven van deze ruimtelijke onderbouwing betreft het een de 20ke contour waaraan het bestemmingsplan refereert. Mocht vóór afgifte van een omgevingsvergunning echter een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen dan dienen de plannen alsnog daaraan getoetst te worden.

Op het moment van schrijven is nog geen sprake van een nieuw Luchthavenbesluit, noch is er zicht op een aanstaand besluit in de komende periode die deze procedure doorlopen zal. Mocht toch een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen dan is de verwachting echter dat de nieuwe equivalent van de 20ke contour dichter rondom de luchthaven zal komen liggen en dat een nieuw Luchthavenbesluit de haalbaarheid van de ontwikkeling eerder zal verbeteren dan verslechteren.

4.7.4.1 Conclusie vliegverkeer

Ten aanzien van het geluid als gevolg van vliegverkeer is de motie Beynen van toepassing voor de ontwikkellocatie en vormt lawaai van vliegverkeer geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening van het plan.

4.7.5 Conclusie geluid

Voor het omgevingsaspect geluid zijn 4 thema's onderzocht en kan voor elk van deze thema's geconcludeerd worden dat geen belemmering bestaat voor de goede ruimtelijke ordening.

4.8 Kabels en leidingen

Uit een oriëntatie onderzoek van het Kadaster (zie bijlage 13) is gebleken dat in de directe omgeving van het projectgebied geen relevante leidingen zijn gelegen die de realisatie van het project in de weg staan.

In de Zestienhovensekade is de gemeente Rotterdam bezig met de vervanging van het hoofdriool. De ontwikkelaar van de planlocatie is in nauw overleg betrokken bij het planteam van de gemeente Rotterdam dat deze rioolvervanging organiseert. Deze rioolvervanging levert geen belemmering voor het woningbouwplan op.

Daarnaast is de ontwikkelaar via coördinatie van Structin bezig met de verschillende nutsbedrijven de kabel- en leidingtracés voor de woningbouwontwikkeling te bepalen. Door Stedin wordt een onderstation op de locatie gewenst. Dit zal een plaats krijgen aan de Noordgrens van het project en het gebouwtje zal mede worden ontworpen met de naastgelegen fietsenbergingen. Op die manier wordt het onderstation integraal opgenomen in het plan.

De aansluitingen van de voormalige glashandel van Leeuwen zijn inmiddels allen verwijderd of onklaar gemaakt door de nutsbedrijven. Van bestaande kabels en leidingen is derhalve geen sprake meer.

²⁸ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



4.8.1 Conclusie kabels en leidingen

Het aspect kabels en leidingen zal geen belemmering opleveren voor de verdere procedure van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.9 Externe veiligheid

De DCMR concludeert in haar haalbaarheidsscan het volgende ten aanzien van het aspect externe veiligheid:

De locatie ligt binnen het groepsrisico-aandachtsgebied de Rijksweg A13 (< 200 m) en het invloedsgebied van het spoor (traject Rotterdam-Gouda). Aangezien de locatie minder dan 200 meter vanaf de Rijksweg A13 ligt moet de hoogte van het groepsrisico verantwoord worden. Uit groepsrisicoberekeningen die in het kader van het basisnet weg zijn uitgevoerd, blijkt dat ter hoogte van de deelgemeente Noord de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

De locatie ligt binnen het groepsrisico aandachtsgebied van Rotterdam The Hague Airport. Voor de luchthaven heeft de provincie Zuid Holland aanvullend beleid geformuleerd. Voor dit beleid is een bijbehorende rekentool ontwikkeld, genaamd "ART". Met behulp van deze rekentool dient het groepsrisico in beeld te worden gebracht.

Gelet op bovenstaande dient de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) om advies te worden gevraagd ten aanzien van de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

Het advies van de DCMR is opgevolgd en de VRR is om advies gevraagd. Dit advies is als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De belangrijkste conclusie is als volgt:

Advies

Zowel de Wet ruimtelijke ordening als de Wet veiligheidsregio's bieden mogelijkheden om maatregelen ten behoeve van de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te borgen. Bij de Wet ruimtelijke ordening gaat het daarbij voornamelijk om voorwaarden die kunnen worden gesteld aan (het gebruik van) bestemmingen. Ook bouwkundige maatregelen kunnen in het bestemmingsplan geborgd worden. De Wet veiligheidsregio's biedt mogelijkheden op het gebied van organisatorische maatregelen en voorlichting. Voor dit plan geldt het volgende advies:

- 1. Draag zorg 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". Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website "www.rijnmondveilig.nl" vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.*
- 2. Houd rekening met de in bijlage 2 'Notitie Scenario's & Advies Externe Veiligheid inzake luchtvaartongevallen RtHA' genoemde adviespunten.²⁹*

Voor het project de Schiewerf zal invulling worden gegeven aan de 2 adviezen van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Om bewoners van goede voorlichting en instructie te voorzien zullen de bewoners bij oplevering van hun woning de informatie van de campagne "Goed voorbereid zijn heb

²⁹ Advies VRR d.d. 12 april 2019 – opgenomen als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing



je zelf in de hand” en de informatie van de website www.rijnmondveilig.nl worden overhandigd. Deze informatie kan bijvoorbeeld in de meterkast nabij de entree worden bewaard. Daarnaast is gezorgd dat het plan goede bluswatervoorzieningen zal hebben. Zo worden er een aantal brandkranen op het Evides drinkwaternetwerk aangesloten en is er bovendien de Rotterdamse Schie die een extra bluswater capaciteit biedt. De Rotterdamse Schie is midden in het plangebied vrij toegankelijk.

Ten aanzien van vluchten kunnen de woningen direct aan de Zestienhovensekade direct de Zestienhovensekade op of via de achtertuin via twee routes vluchten naar de Zestienhovensekade. De woningen aan het water kunnen ook vluchten via dezelfde twee vluchtroutes.

4.9.1 Conclusie externe veiligheid

Voor het omgevingsaspect externe veiligheid is op aanraden van de DCMR advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Op basis van dit advies³⁰ blijkt dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de goede ruimtelijke ordening.

4.10 Asbest

Ten behoeve van de sloop van de opstallen op de planlocatie De Schiewerf is door RPA Advies een asbestonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek een aantal asbesthoudende bronnen in de verschillende opstallen te zitten. Sloopbedrijf Oosterhout heeft deze asbest gesaneerd en de nog resterende opstallen op de locatie zijn inmiddels vrij van asbest.

Mogelijkerwijs kan in de bodem nog asbest voorkomen. Dit zal als onderdeel van de bodemsanering worden gesaneerd zoals omschreven in paragraaf 4.6.

4.10.1 Conclusie asbestonderzoek

Het omgevingsaspect asbest vormt voor de planlocatie De Schiewerf geen belemmering daar de asbesthoudende materialen reeds door een gecertificeerd bedrijf zijn gesaneerd.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

4.11.1 Cultuurhistorie

Het vigerende bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade maakt een uitgebreide analyse van de cultuurhistorie en mogelijk aanwezige archeologische waarden in het plangebied. In deze paragraaf wordt de analyse uit het bestemmingsplan besproken voor zover deze relevant is voor de nieuwbouwlocatie De Schiewerf. Het bestemmingsplan omschrijft haar plangebied als volgt:

Het plangebied is gesitueerd ten oosten van de kern Overschie en de snelweg A13 en ten westen en zuiden van de grootschalige nieuwbouwlocatie Park Zestienhoven. Het plangebied is te verdelen in twee verschillende gebieden, Zestienhovensekade en omgeving en de Overschiese Kleiweg.³¹

³⁰ Advies VRR d.d. 12 april 2019 – opgenomen als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing

³¹ Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



De nieuwbouwlocatie De Schiewerf, die onderwerp is van deze ruimtelijke onderbouwing betreft de Zestienhovensekade en omgeving. Het bestemmingsplan schrijft daarover:

Zestienhovensekade en omgeving

Het noordelijke gedeelte van het plangebied bestaat uit het zuidelijke gedeelte van de Overschiese Plasjes met omringende woonstraten met eengezinswoningen.

Dit gedeelte van het plangebied (Zestienhovensekade en omliggende straten) ligt in het verlengde van de karakteristieke "losse" lintbebouwing van de Overschiese Kleiweg. In dit gedeelte is sprake van aaneengesloten woningblokken (rijtjeslint) uit diverse tijdsperioden (jaren '30, '50, '60 en '70). Dit gedeelte van het plangebied onderscheidt zich niet of nauwelijks van bebouwing in een willekeurige buitenwijk. Er liggen twee horecagelegenheden, te weten snackbar "Dickemick" (Wouwerlaan 37) en café "'t Pleintje" (Burgemeester Bosstraat 59B). Verder ligt aan de oever van de Rotterdamse Schie de markante woontoren "De Schie". Naast deze woontoren ligt het sport- en speelpark "Levenslust" (Kedichemstraat). Noordelijker, aan het Sidelingepad ligt ook een sport- en speelpark met de naam "Schiewijk". Langs de snelweg A13 liggen enkele flatgebouwen, waaronder "Sestienhofen" (beter bekend als de Mercedesflat) en de vier karakteristieke Oost-Sidelingeflats.

Aan weerszijden van de Rotterdamse Schie ligt bedrijfsbebouwing. Het gebied tussen de A13 en de rivier is een gebiedje met veel bedrijvigheid (Ludolf de Jonghstraat, Abraham van Beyerenstraat en Piet Cottaarstraat).

Ten oosten van de Rotterdamse Schie ligt veel, thans leegstaande bedrijfsbebouwing aan de Zestienhovensekade. Deze bedrijfsbebouwing is voornamelijk aaneengesloten met een enkele doorkijk naar het water. Het betreft de bebouwing van drie grootschalige bedrijven, te weten Van Leeuwen Glashandel (Zestienhovensekade 162), voormalige Houthandel Van Leeuwen (Zestienhovensekade 168). De bedrijfsbebouwing en de bedrijfswoning van de voormalige blikfabriek De Zuid-Hollandse Blikcentrale staan leeg. Op de kop van dit rijtje is de in bedrijf zijnde Machinefabriek Naaktgeboren gesitueerd.

In de Rotterdamse Schie, ten zuiden van de Zestienhovensekade liggen drie woonschepen. Twee woonschepen liggen ten zuiden van de Zestienhovensebrug en één woonschip ligt in de insteekhaven tegenover de Neel Gijsenkade. Ten noorden van de Achterdijk ligt het nutstuinencomplex "Tuinieren voor Ouderen".³²

Vervolgens geeft het bestemmingsplan aan welke monumenten en beeldbepalende objecten zich in het plangebied bevinden. De woningbouwlocatie De Schiewerf, waar nu de nog resterende bedrijfsofstallen van de voormalige glashandel Van Leeuwen op staan, wordt niet onderscheiden en heeft geen monumentale, beeldbepalende of cultuurhistorische waarde.

4.11.2 Archeologie

De planlocatie De Schiewerf heeft conform artikel 31 van het vigerende bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 2.

³² Bron: Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



De voor 'Waarde - Archeologie - 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.³³

Deze dubbelbestemming schrijft het volgende voor:

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.³⁴

De afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) heeft de locatie onderzocht en is tot de volgende analyse gekomen:

Onderbouwing

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een zeer hoge archeologische verwachting toegekend. Conform de AWK dient de noodzaak voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek te worden beoordeeld bij grondroerende werkzaamheden (inclusief heien), afhankelijk van de diepte van de ingreep, maar ongeacht de oppervlakte.

Conform het bestemmingsplan 'Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade' (onherroepelijk op 8 september 2012) geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 0,5 meter beneden het maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter (dubbelbestemming: waarde - archeologie 2).

In het zo'n 9000 m² grote plangebied worden de huidige opstallen gesloopt, waarna de bodem wordt gesaneerd en 39 woningen worden gebouwd. De funderingen van de woningen zullen op heipalen worden uitgevoerd. Aangenomen wordt dat de geplande sanering van de bodem wordt verricht door grond af te graven.

Het voorgaande maakt zeer aannemelijk dat bij de werkzaamheden in het plangebied de toegestane verstoringsmarges van oppervlakte en diepte van het bestemmingsplan 'Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade' zullen worden overschreden. De voorgenomen werkzaamheden zouden een bedreiging kunnen vormen voor eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Toch eist Archeologie Rotterdam geen archeologisch onderzoek voorafgaand aan de sloop-, sanerings- en bouwwerkzaamheden.

Het plangebied maakt namelijk deel uit van een zone langs de Rotterdamse Schie waar vanaf de 19e eeuw allerlei bedrijven van uiteenlopende aard hun ambachtelijke-industriële activiteiten hebben ontplooid. De verwachting is reëel dat door dit intensieve gebruik de bovenste delen van de bodem sterk geroerd zullen zijn. De kans dat bij de geplande werkzaamheden ongeschonden waardevolle archeologische resten worden aangetast wordt dan ook als zeer klein ingeschat. Het areaal van de planlocatie kan worden vrijgegeven voor de geplande ontwikkeling zonder (verdere) archeologische bemoeienis.³⁵

³³ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

³⁴ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

³⁵ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



Naar aanleiding van deze analyse neemt het BOOR het volgende beleidsbesluit:

Beleidsbesluit

Archeologie Rotterdam ziet naar aanleiding van de plannen geen reden tot archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) in het plangebied. De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis. Archeologie Rotterdam benadrukt dat er altijd rekening gehouden dient te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Erfgoedwet 2016, art. 5.10 het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze Archeologie Rotterdam) te informeren.³⁶

Een integrale kopie van het besluit van het BOOR is als bijlage 6 opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

4.11.3 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Uit de analyses uit deze paragraaf blijkt dat noch cultuurhistorische aspecten, noch archeologische aspecten een belemmering vormen voor de goede ruimtelijke ordening van het plan De Schiewerf.

4.12 Bedrijven en milieuzonering

Ten aanzien van bedrijven en milieuzonering raad de haalbaarheidsscan van de DCMR aan dat onderzocht wordt of sprake is een goed woon- en leefklimaat, waarbij de milieuruimte van de carrosseriebouwer Naaktgeboren Rotterdam BV niet wordt beperkt.

Om invulling te geven aan het advies van DCMR is allereerst middels akoestisch onderzoek door SPA WNP ingenieurs bepaald of Naaktgeboren Rotterdam BV niet in haar opereren wordt gehinderd door de bouwplannen. Dit onderzoek stelt het volgende:

Ten noordwesten van het plangebied ligt de firma Naaktgeboren Rotterdam BV. Het betreft een carrosseriebouwbedrijf. De firma Naaktgeboren Rotterdam BV wordt volgens de VNG systematiek aangemerkt als bedrijfscategorie 4.1. Op basis van deze systematiek is, in gemengd gebied, een afstand van 100 m noodzakelijk tussen de woningen en het bedrijf om een goed woon- en leefklimaat te realiseren. De bestaande woningen liggen op een korte afstand van de inrichting. Hier dient het bedrijf te voldoen aan de standaard eisen van het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Gelet op het voorgaande is in het kader van het voorliggende onderzoek de huidige maximale geluidemissie van Naaktgeboren Rotterdam BV bepaald (uitgaande van de standaard eisen zoals deze gelden). Op basis daarvan zijn de veroorzaakte geluidsniveaus bij de woningen in kaart gebracht en beoordeeld. Voor de beoordeling is in eerste instantie het toetsingskader geluid uit hoofdstuk 5 van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering, editie 2009" en daarnaast het Activiteitenbesluit milieubeheer gebruikt.³⁷

³⁶ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012

³⁷ SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R02-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam-Akoestisch onderzoek industriellawaai



Het akoestisch onderzoek industrielawaai is als bijlage 14 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. In deze rapportage wordt geconcludeerd dat met een afdoende geluidwerende wand een goed leefklimaat ontstaat voor het bouwplan De Schiewerf.

Voorts is door SPA WNP ingenieurs een milieuzoneringsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek concludeert woordelijk als volgt:

Het plan betreft de verwezenlijking van woningbouw aan de Zestienhovensekade in Rotterdam en is in dat kader aangemerkt als een milieugevoelige functie. Het plangebied ligt in een omgeving die gelet op het karakter is aan te merken als “gemengd gebied”. Er is namelijk sprake van diverse functies op een korte afstand van elkaar zoals wonen en bedrijvigheid. De richtafstanden voor milieuhinderlijke bestemmingen uit de VNG-bundel “Bedrijven en Milieuzonering” (2009) zijn derhalve met een afstandstap verlaagd. Doordat uit de inwaartse zonering blijkt dat niet voldaan kan worden aan het hinder-aspect geur en gevaar voor het bedrijf aan de Zestienhovensekade 138. De inrichting is een type B inrichting (niet vergunningplicht meer) en valt onder het Activiteitenbesluit. De daadwerkelijke geurhinder voldoet aan de vereisten van het Activiteitenbesluit en geeft geen hinder buiten de grens van de inrichting.

Hieruit blijkt dat bij de werkelijke activiteiten de geurhinder naar de omgeving verwaarloosbaar is. Daar komt bij dat er geen geurklachten bekend zijn, terwijl er ook in de huidige situatie al milieugevoelige bestemmingen nabij het bedrijf liggen. Voor het aspect gevaar geldt eveneens geen relevante hinder. Voor het aspect geluid geldt dat een geluidsscherm moet worden geplaatst ter hoogte van blok 1.

Op basis van het verdiepingsonderzoek milieuzonering middels beoordeling van de milieuvoorschriften blijkt, dat de hinder vanuit de inrichting aan de Zestienhovensekade 138 verwaarloosbaar is. Ter plaatse van het plangebied kan om die reden, ondanks afwijking van de richtafstanden uit de VNG-bundel “Bedrijven en milieuzonering (2009)”, een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Tevens zorgt het plan niet voor een belemmering van de bedrijfsvoering van het in de omgeving gevestigde bedrijf. De in de milieuvergunning vastgelegde ‘bestaande rechten’ kunnen blijven bestaan.³⁸

4.12.1 Conclusie Bedrijven en Milieuzonering

Zowel het akoestische als het milieuzonerings onderzoek hebben het advies van de DCMR gevolgd en tonen aan dat de realisatie van een goed woon- en leefklimaat mogelijk is zonder dat de firma Naaktgeboren in haar milieuruimte wordt beperkt. Hiermee is aan de goede ruimtelijke ordening voldaan.

4.13 Besluit Milieu effect Rapportage

De haalbaarheidsscan van de DCMR maakt de volgende analyse ten aanzien van de eventuele Mer-plicht:

³⁸ SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R03-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam- Onderzoek milieuzonering



De voorgenoemde activiteit van de herontwikkeling van het gebied valt onder de volgende categorie van uit Besluit m.e.r.:

- Categorie D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

De drempelwaarde ligt bij een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Deze worden niet overschreden. Een m.e.r. beoordeling is niet noodzakelijk.

Om deze conclusie vast te leggen in een mer-besluit heeft Ontwikkelen in de Stad BV een aanmeldnotitie mer ingediend bij de DCMR. Op basis van deze aanmeldnotitie kan de DCMR de hierboven genoemde conclusie vermelden in een mer-besluit. De aanmeldnotitie is tevens geupload in het omgevingsloket als onderdeel van de aanvraag voor deze ontwikkeling.

4.13.1 Conclusie Bedrijven en Milieuzonering

Aangezien de ontwikkeling ruimschoots beneden de drempelwaarde ligt is een m.e.r. beoordeling niet noodzakelijk en kan de DCMR een mer-besluit nemen waarin dit wordt geconcludeerd. De M.e.r. plicht vormt derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.

4.14 Beperkingen luchtvaart Rotterdam – The Hague Airport

Op verzoek van de provincie Zuid-Holland is de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (ILT) verzocht te onderzoeken of de luchtvaart beperkt wordt door de nieuwbouwplannen.

De bevindingen van de ILT zijn verwoord in een email-bericht dat als bijlage 16 bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

4.14.1 Conclusie Beperkingen luchtvaart Rotterdam – The Hague Airport

De ILT concludeert dat de ontwikkeling geen beperkingen heeft voor de luchtvaart. De luchtvaart vormt derhalve geen beperking voor de goede ruimtelijke onderbouwing.

4.15 Informatie omwonenden

Teneinde de directe omwonenden en bedrijven te informeren over de ontwikkelingsplannen zijn de directe omwonenden van het project op verschillende manieren geïnformeerd over de ontwikkeling.

Eind 2018 heeft Ontwikkelen in de Stad BV kennisgemaakt met de eigenaren van de belendende percelen. Zo heeft een kennismaking en toelichting op de conceptplannen voor de Schiewerf plaatsgevonden met de heer Naaktgeboren van de firma Naaktgeboren Rotterdam BV op 3 december 2018. Ook met de eigenaren van de Zestienhovensekade 168, de heren Van der Post en Fernandez, is uitgebreid kennis gemaakt en zijn de plannen toegelicht. Bovendien is de vrijgekomen wand op de erfgrans met Zestienhovensekade 168 in goed overleg tussen Sloopbedrijf Oosterhout, Ontwikkelen in de Stad BV en de eigenaren geïsoleerd en waterdicht gemaakt.



Begin 2019 is Ontwikkelen in de Stad BV opgetrokken met het team van de Gemeente Rotterdam dat de herinrichting van de Zestienhovensekade realiseert. Op 7 februari 2019 heeft Ontwikkelen in de Stad BV met een informatietafel deelgenomen aan de inloopavond van de Gemeente Rotterdam. De Gemeente Rotterdam informeerde de omwonenden over de herinrichting van de Zestienhovensekade die in 2 fasen zal worden uitgevoerd. Tijdens deze inloopavond heeft Ontwikkelen in de Stad BV kennis gemaakt met de buurt en de conceptplannen voor de ontwikkeling kunnen presenteren aan omwonenden.

Daarnaast is op 13 maart 2019 ter informatie over de asbestsanering en daarop volgende sloop van de opstallen van de voormalige glashandel Van Leeuwen een inloopavond georganiseerd in een zaaltje van het kantoor van de voormalige glashandel Van Leeuwen. Tijdens deze avond zijn de conceptplannen en ook de werkwijze van asbestsanering en sloop toegelicht aan omwonenden.

Voor het gehele ontwikkeltraject geldt dat Ontwikkelen in de Stad BV omwonenden steeds zal informeren over de komende activiteiten en daarbij steeds beschikbaar zal zijn voor vragen. Ook voor de komende fasen van het ontwikkeltraject zal Ontwikkelen in de Stad BV de omwonenden en bedrijven blijven informeren. Zo is de buurt door Ontwikkelen in de Stad BV geïnformeerd middels briefkaarten en hebben BM Bodemmanagement en Sloopbedrijf Oosterhout de buurt telkens met bewonersbrieven geïnformeerd op het moment dat de sloop een nieuwe fase inging. Enkele voorbeelden deze communicaties zijn te vinden in bijlage 18.

Zo wordt voor Kerst 2019 nog een nieuwsbericht verspreid onder de directe omwonenden en gaat Ontwikkelen in de Stad BV op 23 december 2019 in een gesprek de heer Naaktgeboren updaten over de plannen en toelichten hoe de milieuruimte van het bedrijf onaangetast blijft. Een verslag van dit gesprek zal nog als addendum aan de ruimtelijke onderbouwing worden toegevoegd.

4.15.1 Nulopname en meetbouten

Ontwikkelen in de Stad BV heeft Quattro Expertise ingeschakeld om bij de woningen en bedrijven direct rondom de projectlocatie een nulopname te doen. Zo is voor 85 adressen een nulopname uitgevoerd en zijn 106 meetpunten in de gevels in aangebracht.

4.15.2 Conclusie Informatie omwonenden

Ontwikkelen in de Stad BV tracht de omwonenden en bedrijven rond het project zo goed mogelijk te informeren over het project de Schiewerf. De omgeving wordt betrokken bij het plan waardoor een goede ruimtelijke ordening gewaarborgd wordt.

4.16 Conclusies omgevingsaspecten

Géén van de bestudeerde omgevingsaspecten vormt een belemmering voor de goede ruimtelijke ordening. Voor de meeste omgevingsaspecten is dit middels analyses of onderzoeksrapporten aangetoond. Voor het aspect bodem worden nog onderzoeken uitgevoerd. Toch kan al bij voorbaat worden vastgesteld dat opvolging zal worden gegeven aan de adviezen uit deze rapporten zodat de goede ruimtelijke ordening daarmee gewaarborgd zal zijn.

Geconcludeerd wordt dat er geen omgevingsaspecten bestaan die de goede ruimtelijke ordening belemmeren door de realisatie van de ontwikkeling De Schiewerf.



5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische haalbaarheid

Bij ontwikkelingen die middels een omgevingsvergunning, waarbij dit document de onderbouwing van vormt, mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk aan te tonen in hoeverre de beoogde plannen financieel haalbaar zijn en wie de risicodragende partij is. De wijzigingsbevoegdheid voor de planlocatie beschrijft in artikel 34 lid 3 - Exploitatie dat Burgemeester en wethouders bevoegd zijn ten behoeve van een wijzigingsplan, dat voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro, een exploitatieplan vast te stellen. Bij een afwijking van het bestemmingsplan in dit kader is in afdeling 6.4 Wro bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen, indien een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken indien de plankosten op een andere manier worden verzekerd, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt De Schiewerf, een plan met 39 nieuwe grondgebonden woningen, mogelijk gemaakt. Door de realisatie van de Schiewerf is sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Daarom is het opstellen van een exploitatieplan noodzakelijk, tenzij het plan anderzijds is verzekerd, middels een planschadeverhaalsovereenkomst. De ontwikkelaar zal samen met de onderhavige gemeente een anterieure overeenkomst afsluiten, waarmee de gemeente gevrijwaard wordt van het maken van kosten en het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

Voorts is door adviesbureau Kraan & De Jong een planschaderisicoanalyse opgesteld in verband met de beoogde ontwikkeling van de 39 nieuwe woningen. De analyse is terug te vinden in bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Kraan & De Jong concludeert dat de kans op een tegemoetkoming van planschade, ex artikel 6.1 Wro, nihil wordt geacht. Dit betekent dat voor zover De Schiewerf voor de eigenaren van de in de analyse opgenomen registergoederen uit de directe omgeving van De Schiewerf als planologisch enigszins nadelig kan worden beschouwd, het hieruit voor hen voortvloeiende financiële nadeel lager blijft dan het wettelijk forfaitair minimale 'normale maatschappelijke risico' (waardevermindering < 2%). Dit neemt niet weg dat de ontwikkelaar middels een planschadeverhaalsovereenkomst het eventuele risico op planschade en de eventuele gevolgen daarvan volledig op zich zal nemen.

Alle kosten van het initiatief zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn aan onderhavig plan geen financiële consequenties verbonden. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar. Er wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

Tenslotte meldt het bestemmingsplan nog woordelijk het volgende ten aanzien van de financiële haalbaarheid van het plan:

Zestienhovensekade 162: vijf en veertig woningen



*Het betreft een particuliere ontwikkeling. De locatie wordt als wijzigingsbevoegdheid opgenomen, omdat nog geen anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar is gesloten. De financiële haalbaarheid is aangetoond.*³⁹

Het bestemmingsplan concludeert: De financiële haalbaarheid is aangetoond.

5.2 Maatschappelijke haalbaarheid

Op basis van de Wro en overeenkomstig met afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht wordt deze ruimtelijke onderbouwing tezamen met de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de 39 grondgebonden woningen van De Schiewerf gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode van 6 weken hebben belanghebbenden de mogelijkheid om zienswijzen op het plan in te dienen.

6 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In deze ruimtelijke onderbouwing is een beschrijving gegeven van de beoogde ontwikkeling (hoofdstuk 2). Om de uitvoerbaarheid van het project aan te tonen, heeft een toetsing plaatsgevonden aan het van belang zijnde beleid (hoofdstuk 3). Ook hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden om te bezien of het project tegen ruimtelijke en milieukundige bezwaren stuit (hoofdstuk 4). Tot slot is in hoofdstuk 5 aangegeven of het project economisch haalbaar is. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies uit de diverse hoofdstukken nogmaals weergegeven.

6.1 Hoofdstuk 3 Beleidskader

6.2 Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk zijn diverse sectorale aspecten nader beschreven en zijn hierin ook de benodigde onderzoeken opgenomen. De conclusies van deze onderzoeken zijn onderstaand opgesomd:

- | | |
|----------------------|--|
| Verkeer en parkeren: | Voor parkeren wordt voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid
Het plan maakt openbare parkeerruimte (ca. 6 parkeerplaatsen) vrij door het verwijderen van 30m inritten. |
| Flora en fauna: | Een flora en fauna quickscan zal uitwijzen voor welke soorten de ontwikkellocatie een leefgebied kan zijn. Dit onderzoek zal gebruikt worden om invulling te geven aan het natuurinclusief bouwen op de Schiewerf. |
| Duurzaamheid | Aan de beleidsambities van de gemeente Rotterdam om een groene, gezonde en toekomstbestendige stad te creëren en te streven naar schonere energie tegen lagere kosten wordt op de Schiewerf invulling |

³⁹ Bron: Bestemmingsplan Overschie Kleiweg en Zestienhovensekade d.d. 08.09.2012



	gegeven door natuurinclusief te bouwen, veel groen toe te voegen en heel energie zuinig te bouwen. Bovendien wordt circulair gesloopt en waar mogelijk materiaal hergebruikt.
Wateropgave:	Het plan is getoetst op de thema's 1) oppervlaktewater 2) afval- en regenwater 3) grondwater 4) waterveiligheid en vormt op géén van deze thema's een belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.
Luchtkwaliteit:	Conform bestemmingsplan en de haalbaarheids quickscan draagt deze ontwikkeling "niet in betekenende mate" bij aan de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke onderbouwing van het plan de Schiewerf.
Bodem:	Geconcludeerd kan worden dat indien een saneringsplan in overleg met het bevoegd gezag wordt uitgevoerd dit omgevingsaspect geen belemmering vormt voor de goede ruimtelijke ordening.
Geluid:	Voor het omgevingsaspect geluid zijn 4 thema's (wegverkeer, railverkeer, industrie en vliegverkeer) onderzocht en kan voor elk van deze thema's geconcludeerd worden dat geen belemmering bestaat voor de goede ruimtelijke ordening.
Kabels en leidingen:	Het aspect kabels en leidingen zal geen belemmering opleveren voor de verdere procedure van deze ruimtelijke onderbouwing.
Asbest:	Het omgevingsaspect asbest vormt voor de planlocatie De Schiewerf geen belemmering daar de asbesthoudende materialen reeds door een gecertificeerd bedrijf zijn gesaneerd.
Cultuurhistorie en Archeologie:	Het blijkt dat noch cultuurhistorische aspecten, noch archeologische aspecten een belemmering vormen voor de goede ruimtelijke ordening van het plan De Schiewerf.
Bedrijven:	Zowel het akoestische als het milieuzonerings onderzoek hebben het advies van de DCMR gevolgd en tonen aan dat de realisatie van een goed woon- en leefklimaat mogelijk is zonder dat de firma Naaktgeboren in haar milieuruimte wordt beperkt. Hier is aan de goede ruimtelijke ordening voldaan.
M.e.r-plicht	Aangezien de ontwikkeling ruimschoots beneden de drempelwaarde ligt is een m.e.r. beoordeling niet noodzakelijk. De M.e.r. plicht vormt derhalve geen belemmering voor de goede ruimtelijke ordening.



6.3 Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Een planschaderisicoanalyse opgesteld waaruit blijkt dat het risico op planschade nihil is, voorts neemt de initiatiefnemer alle kosten voor het plan voor haar rekening. Tenslotte waarborgt de ruimtelijke procedure de inspraak van belanghebbenden. Daarmee zijn de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

6.4 Conclusie

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft stapsgewijs onderzocht of het nieuwbouwplan De Schiewerf van 39 grondgebonden woningen past binnen een goede ruimtelijke ordening. Uit alle reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er geen belemmeringen bestaan voor de goede ruimtelijke ordening door de realisatie van het plan De Schiewerf. Een aantal onderzoeken moeten op het moment van schrijven nog gemaakt worden; ook de uitkomsten van deze onderzoeken zullen de goede ruimtelijke ordening niet in de weg staan daar opvolging zal worden gegeven aan de adviezen uit deze rapporten om te komen tot een goede ruimtelijke ordening.

Uit het voorgaande volgt de algehele conclusie dat het bouwplan de Schiewerf voldoet aan de goede ruimtelijke ordening.



7 Bijlagen

- Bijlage 1 Haalbaarheidsscan – Advies DCMR Milieudienst Rijnmond 25 maart 2019
- Bijlage 2 Advies Externe veiligheid Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
- Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 4 SPA WNP Ingenieurs - Geluidsbelasting wegverkeer – akoestisch onderzoek
- Bijlage 5 Asbest vrijgave rapporten
- Bijlage 6 Archeologie – Advies BOOR
- Bijlage 7 Planschaderisicoanalyse
- Bijlage 8 Advies Bebouwings Commissie – Conceptplan De Schiewerf
- Bijlage 9 Besluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder 21308986 – d.d. 28 december 2011
- Bijlage 10 Sloop Rotterdamse Glascentrale: Circulair Slopen.
- Bijlage 11 Hoogheemraadschap Delfland – Lozen hemelwater op De Rotterdamse Schie
- Bijlage 12 Email-advies Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard d.d. 08.01.2019
- Bijlage 13 Oriëntatie onderzoek kabels en leidingen van het Kadaster
- Bijlage 14 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R02-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam- Akoestisch onderzoek industrielaai
- Bijlage 15 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R03-Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam- Onderzoek milieuzonering
- Bijlage 16 Email advies ILT iz beperkingen luchtvaart d.d. 05.12.2019
- Bijlage 17 Quick Scan Flora en Fauna d.d. 25.11.2019
- Bijlage 18 Informatie omwonenden



Bijlage 1 Haalbaarheidsscan – Advies DCMR Milieudienst Rijnmond 25 maart 2019

Project: Zestienhovensekade 162-166, Rotterdam	
Samenvatting advies:	Aanleiding Voor de ontwikkellocatie locatie aan de Zestienhovensekade 162-166 is het voornemen 39 woningen te bouwen. Conclusie De haalbaarheid voor de bouw van woningen op deze ontwikkellocatie moet verder blijken uit verder onderzoek/advies is naar de volgende milieuaspecten: - Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het wegverkeer op de woningen - Veiligheidsadvies van de externe veiligheidsrisico's van het wegtransport en de luchthaven RTHA - Akoestisch onderzoek en/of beschrijving van akoestische en stof/geurmaatregelen dat geluidsbelasting en geur/stofhinder van het naastliggende bedrijf met milieucategorie 4.1 aanvaardbaar is voor een goed woon- en leefklimaat. - Bodemonderzoek en saneringplan waarmee de bodemverontreiniging in kaart is gebracht en wordt gesaneerd zodat aangetoond wordt dat de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde woonfunctie - Inzicht in de aanwezige beschermde flora- en fauna in het gebied en onderzoek naar de invloed van sloop, renovatie en nieuwbouwwerkzaamheden op beschermde soorten die mogelijk op de locatie voorkomen. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [REDACTED] op telefoonnummer [REDACTED] of per e-mail [REDACTED]

aspect leidt tot blokkering plan	X
aspect betekent geen blokkering plan, maar moet worden onderzocht etc.	?
aspect is niet van toepassing op de locatie of vormt geen risico	😊



Aspecten	Borgin g	Dienst/ afdelin g	Adviseur	Beoordeling aspect (toelichting)



	Aspecten	Borgin g	Dienst/ afdelin g	Adviseur		Beoordeling aspect (toelichting)
1	Geluid					
	Wegverkeer inclusief tram	Wet	DCMR		?	Woningen zijn geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. De locatie ligt binnen de wettelijke geluidzones van de Rijksweg A13, de Zestienhovensekade, Parallelstraat en Oost-Sidelinge (50 km/h weg). Dit betekent dat akoestisch onderzoek verplicht is om te bepalen wat de geluidbelasting op de gevel is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in het akoestisch onderzoek ook aandacht worden besteed aan de geluidbelasting vanwege de 30 km/h wegen. In het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade is voor de locatie aangegeven dat de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor woningen vanwege een buitenstedelijke weg (53 dB) wordt overschreden vanwege de A13. Uit recent akoestisch onderzoek meer zuidelijk aan de overzijde van de Rotterdamse Schie blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de rijksweg A13 beneden de 53 dB ligt. In het geval waar de geluidbelasting hoger blijkt te zijn dan de maximaal toelaatbare waarde of niet tot de maximaal toelaatbare waarde terug kan worden gebracht (door bron- of overdrachtsmaatregelen), kunnen dove gevels of vliesgevels worden toegepast. Art 34.2 e bouwregels van het bestemmingsplan geeft aan dat in het kader van de wijzigingsbevoegdheid het bouwplan moet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden of het hogere waardenbesluit van de Wet geluidhinder, of de tweede en derde woonlaag wordt uitgevoerd met dove gevels; Een 'dove gevel' wordt niet getoetst aan de Wet geluidhinder. Door toepassing van een vliesgevel of voorzetgevel kan de geluidbelasting op de werkelijke gevel tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting worden beperkt.
	Railverkeer (trein, metro)	Wet	DCMR		☺	N.v.t.
	Industrie	Wet	DCMR		☺	N.v.t.



Aspecten	Borging	Dienst/afdeling	Adviseur		Beoordeling aspect (toelichting)
Vliegverkeer	Wet	DCMR		?	De locatie valt binnen de 20 Ke-contour. Binnen dit gebied is de 'motie Beynen' van toepassing. Op basis van deze motie wordt slechts bij uitzondering medewerking verleend aan woningen binnen de 20 Ke-contour. De motie maakt enkele uitzonderingen mogelijk: a. woningen, die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing (vervangende nieuwbouw) of woningen, die een open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing opvullen, doch uitsluitend indien sprake is van zwaarwegende belangen en bebouwing op kleine schaal; b. woningen, die om redenen van bedrijfs- of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn, doch uitsluitend in incidentele gevallen. Om de woningen op de locatie mogelijk te maken dient onderbouwd te worden dat voldaan wordt aan de uitzonderingsbepalingen uit de motie en daarom toch toegestaan kan worden. Wel dient bij de vaststelling van de omgevingsvergunning van de laatste gegevens uit te worden gegaan, dus ook een eventueel nieuw Luchthavenbesluit.
2 Lucht					
Luchtkwaliteit	Wet, Gem. beleid	DCMR		?	De locatie valt niet onder het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Uit de NSL Monitoringstool 2017 (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) blijkt dat de waarden op de dichtstbijzijnde rekenpunten beneden de wettelijke grenswaarden liggen voor NO2 en PM10. Het plan valt onder het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) en nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet nodig. Dit dient te worden onderbouwd.
Geurhinder	Prov.bel eid	DCMR		☺	n.v.t.
3 Externe veiligheid					



Aspecten	Borgin g	Dienst/ afdelin g	Adviseur		Beoordeling aspect (toelichting)
Transport (spoor, weg, leidingen, vliegverkeer)	Wet	DCMR		?	De locatie ligt binnen het groepsrisico-aandachtsgebied de Rijksweg A13 (< 200 m) en het invloedsgebied van het spoor (traject Rotterdam-Gouda). Aangezien de locatie minder dan 200 meter vanaf de Rijksweg A13 ligt moet de hoogte van het groepsrisico verantwoord worden. Uit groepsrisicoberekeningen die in het kader van het basisnet weg zijn uitgevoerd, blijkt dat ter hoogte van de deelgemeente Noord de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. De locatie ligt binnen het groepsrisico aandachtsgebied van Rotterdam The Hague Airport. Voor de luchthaven heeft de provincie Zuid Holland aanvullend beleid geformuleerd. Voor dit beleid is een bijbehorende rekentool ontwikkeld, genaamd "ART". Met behulp van deze rekentool dient het groepsrisico in beeld te worden gebracht. Gelet op bovenstaande dient de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) om advies te worden gevraagd ten aanzien van de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.
Opslag	Wet	DCMR		☺	n.v.t.
Activiteiten	Wet	DCMR		☺	n.v.t.
Advies VRR nodig?		DCMR		?	Ja
4 Milieuhinder bedrijven					
Zonering bedrijven (ook scholen, horeca, detailhandel, etc.	VNG & gem. beleid	DCMR		?	In de directe omgeving van de beoogde locatie zijn bedrijven t/m milieucategorie 3.1 toegestaan. Richtafstand hiervoor is voor gemengd gebied maximaal 10 meter. Ten zuiden van de planlocatie op de Zestienhovensekade 168 bevindt zich een bedrijfsverzamelgebouw met lichte bedrijvigheid. De planlocatie valt niet binnen de milieufstanden van de bedrijven aan de overkant van de Rotterdamse Schie. Direct naastliggend (ten noorden, Zestienhovensekade 138) van de planlocatie is een bedrijf in milieucategorie 4.1 toegestaan. Dit betreft een carrosseriebedrijf; machinefabriek G. Naaktgeboren. Aangezien de planlocatie direct aangrenzend aan dit bedrijf gelegen is, valt de planlocatie binnen de milieufstand van dit bedrijf (100 meter). De VNG-brochure schrijft in dat geval het doorlopen van een of meerdere stappen voor. Geadviseerd wordt deze te doorlopen. De planlocatie is in het bestemmingsplan opgenomen als wijzigingsbevoegdheid. Bij de uitwerking hiervan is bepaald dat door middel van inrichting van de locatie of eventueel door het nemen van maatregelen, moet worden aangetoond dat voldoende rekening is gehouden met de geluidsproductie van het



Aspecten	Borgin g	Dienst/ afdelin g	Adviseur	Beoordeling aspect (toelichting)
				naastliggende bedrijf, dat behoort tot milieucategorie 4.1. Dit bedrijf heeft een geheel gesloten gevel aan de zijde van de te bouwen woningen. Daardoor zal de geluidsoverdracht naar verwachting tot een minimum beperkt blijven. Dit dient middels het akoestisch onderzoek te worden bevestigd. Een akoestisch brononderzoek eventueel in combinatie met het nemen van maatregelen, kan aantonen dat de geluidsbelasting van dit bedrijf aanvaardbaar is voor de realisatie van de woonbestemming. Uitgangspunt hiervoor zijn de maximale geluidsniveaus uit de vigerende milieuvergunning dan wel (eventuele maatwerkvoorschriften uit) het Activiteitenbesluit. In de milieuvergunning was bepaald dat lawaai makende activiteiten uitsluitend binnen het bebouwde gedeelte van de inrichting mogen plaatsvinden en dat tijdens het in werking zijn van de inrichting moeten de ramen en deuren van het magazijn en de constructiehal gesloten moeten zijn. De actuele reguleringsituatie moet worden achterhaald. Ten aanzien van geur en stof is bepaald dat geen stof- of stankhinder mag worden ondervonden buiten de inrichting. Dit zal in de praktijk vooral blijken uit klachten uit de omgeving. Aangezien hinder subjectief is, kunnen klachten nooit helemaal voorkomen worden. Daarom dient aangegeven te worden welke maatregelen eventueel nog meer worden genomen om hinder tegen te gaan of aannemelijk gemaakt worden dat de huidige maatregelen in de nieuwe situatie voldoende zijn. Ook hierbij dienen de stappen uit de VNG-brochure te worden doorlopen. Realisatie van het bouwplan mag echter in geen geval de planologische milieuruimte van de bedrijven in de omgeving beperken.
Wabo, milieudeel	Wet	DCMR		😊 n.v.t
5 m.e.r.-plicht				
Beoordeling noodzakelijk?	wet	DCMR		😊 De voorgenomen activiteit van de herontwikkeling van het gebied valt onder de volgende categorie van uit Besluit m.e.r.: - Categorie D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De drempelwaarde ligt bij een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer. Deze worden niet overschreden. Een m.e.r. beoordeling is niet noodzakelijk.
6 Bodemgeschiktheid				



Aspecten	Borging	Dienst/afdeling	Adviseur	Beoordeling aspect (toelichting)
Huidige kwaliteit bodem	-	DCMR		? Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rotterdam wordt de toplaag van de locatie ingedeeld in klasse Wonen-licht verontreinigt; de onderlaag (1-2m-mv) in klasse Industrie-matig verontreinigt.
Bodemverontreiniging	beleid	DCMR		? Binnen de planlocatie zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Bodemonderzoek (Arnicon 2018) heeft aangetoond dat sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Door de huidige nog aanwezige opstallen kan nog geen nader onderzoek plaatsvinden. Na sloop dient met nader bodemonderzoek de bodemverontreiniging te worden afgebakend en de risico's ervan in beeld te worden gebracht. Ook dient een saneringsplan ter beoordeling aan het bevoegde gezag te worden overlegd. Na sanering moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde woonfunctie.
7 Natuur				
Wet natuurbescherming	Wet	DCMR		? De kans bestaat dat de verbouwingswerkzaamheden op de beoogde locatie invloed heeft op beschermde soorten die mogelijk op de locatie voorkomen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het nodig om een QuickScan Flora- en Fauna uit te voeren. Er zijn geen beschermende natuurgebieden in de nabijheid. Er zijn in de omgeving van de locatie waarnemingen gedaan van de Gewone en de Ruige Dwergvleesmuis.
Natuurnetwerk Nederland	Wet	DCMR		☺ Het plangebied maakt geen deel uit van gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland.
Milieubeschermingsgebieden	Wet	DCMR		☺ n.v.t.
8 Energie				
Warmtenet	Verordening	PBD/DCMR		☺ Er geldt geen verplichting tot aansluiting op het warmtenet.
9 Duurzaamheid				
Duurzame materialen	Beleid	RCI/DCMR		? Bij de uitwerking van het initiatief dient bekeken te worden op welke manier het plan kan bijdragen aan de realisatie van de doelen uit het Programma Duurzaam 2015-2108, "Duurzaam dichterbij de Rotterdammer". Ambities zijn "een groene, gezonde en toekomstbestendige stad" en "schonere energie". Aanknopingspunten hiervoor zijn met name de thema's groen, duurzame gebieden (duurzaam bouwen) en de zon als bron.



Bijlage 2 Advies Externe veiligheid Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond



Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres
Wilhelminakade 947
Rotterdam

Telefoon
E-Mail

Ons kenmerk
Betreft Ontwerp Omgevingsvergunning Zestienhovensekade 162-
166. Veiligheidsadvies: 3807/641
Datum 12 april 2019
Behandeld door

Geachte

Op 2 april 2019 heeft u, namens de firma Ontwikkelingen in de Stad BV, in het kader van de omgevingsvergunning 'Zestienhovensekade 162-166' de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Zij doet dit middels een analyse van de omgeving, waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd (zie bijlage 1).

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient u een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan. Graag verneemt de VRR uw besluit met betrekking tot de onderstaande adviespunten.

Advies

Zowel de Wet ruimtelijke ordening als de Wet veiligheidsregio's bieden mogelijkheden om maatregelen ten behoeve van de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te borgen. Bij de Wet ruimtelijke ordening gaat het daarbij voornamelijk om voorwaarden die kunnen worden gesteld aan (het gebruik van) bestemmingen. Ook bouwkundige maatregelen kunnen in het bestemmingsplan geborgd worden. De Wet veiligheidsregio's biedt mogelijkheden op het gebied van organisatorische maatregelen en voorlichting. Voor dit plan geldt het volgende advies:

1. Draag zorg 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". Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website "www.rijnmondveilig.nl" vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.
2. Houd rekening met de in bijlage 2 'Notitie Scenario's & Advies Externe Veiligheid inzake luchtvaartongevallen RthA' genoemde adviespunten.



Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met [REDACTED]
beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn e-mailadres is:
[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,

Mw. A. van Daalen,
directeur Risico- & Crisisbeheersing

Bijlage 1: Achtergrond veiligheidsadvies ontwerp omgevingsvergunning Zestienhovensekade
162-166

Bijlage 2: Notitie Scenario's & Advies Externe Veiligheid inzake luchtvaartongevallen RtHA

Kopie:

- OVD-BZ, Directie Veiligheid, Bestuursdienst Rotterdam
- Clustercoördinator DCMR, adviesloket-ROGEM@dcmr.nl
- [REDACTED] teamleider Brandpreventie Rotterdam, VRR

- 2 -



Bijlage 1

Achtergrond veiligheidsadvies ontwerp Omgevingsvergunning Zestienhovensekade 162-166

Situatiebeschrijving

De Omgevingsvergunning beschrijft de ruimtelijke onderbouwing voor de nieuwbouw van 39 grondgebondenwoningen aan de Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam-Overschie.

Risicobronnen

In het plangebied en in de nabijheid ervan zijn twee relevante risicobronnen aanwezig:

- I. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A13.
- II. Rotterdam the Hague Airport.

Scenario's

Voor het bepalen van het resteffect en voor het bepalen van maatregelen met betrekking tot zeer kwetsbare bestemmingen wordt uitgegaan van de 1% letaliteitcontour (LC01) van het worst case scenario. Voor het bepalen van gewenste maatregelen voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen wordt de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario gebruikt.

Worst case:

1. BLEVE (catastrofaal falen tankwagen LPG/propaan) op de rijksweg A13/A20.

Scenario: transport toxische gassen (B2) spoor (WCS)				
Vrijkomen toxisch gas: Door het bezwijken van een spoorketelwagon met toxische stoffen, komt de inhoud ervan vrij. Mensen die de worden blootgesteld aan de toxische stof kunnen hieraan overlijden of gewond raken.				
1		LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	250 meter
2		LC50	50% van blootgestelde mensen komt te overlijden	350 meter
3		LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	750 meter
4	LBW		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	850 meter
5	AGW		Irreversibele gezondheidsschade is mogelijk	3900 meter
Uitgangspunten				
- Falen spoorketelwagon gevuld met ammoniak				
- Afstand vanuit de buitenzijde van de buitenste spoorbaan				
- Blootstellingduur 600 seconde				

Meest geloofwaardig:

Het plangebied is gelegen buiten de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. In beginsel geldt dat schuilen in een gebouw de beste optie is. Door ramen en deuren te sluiten, het ventilatiesysteem af te schakelen, weg te blijven bij ramen (hittestraling en mogelijke scherfwerking) en te schuilen aan die zijde van het gebouw die zo ver mogelijk van het incident is afgelegen, is het risico op verwondingen het kleinst. Op de website "www.rijnmondveilig.nl" vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.



Bijlage 2

Notitie Scenario's & Advies Externe Veiligheid inzake luchtvaartongevallen RthA

Inleiding

De Provincie Zuid-Holland (PZH) heeft in het kader van omgevingsveiligheid een nieuw groepsrisicobeleid voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RthA) vastgesteld. Het 'Groepsrisicobeleid vanwege luchtvaart in de omgeving van RthA' (GBRA)¹ vervangt daarmee het Interim-Toetsingskader Rotterdam Airport uit 2001. In het GBRA is een verantwoordingsgebied opgenomen dat zich gedeeltelijk strekt over de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH), Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

Bovengenoemde veiligheidsregio's hebben gezamenlijk voorliggende notitie opgesteld en heeft als doel te komen tot eenduidige externe veiligheidsadvisering op luchtvaartincidenten. Bij de verantwoording van het groepsrisico op luchtvaartincidenten kan het bevoegd gezag gebruik maken van deze notitie, waardoor de veiligheidsregio vroegtijdig is betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen in het verantwoordingsgebied. Deze notitie geldt alleen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij herontwikkeling van de bestaande omgeving binnen het verantwoordingsgebied van het GBRA.

Het GBRA regelt dat op lokale ontwikkelingen een bruikbare groepsrisicoberekening kan plaatsvinden. Voor ontwikkelingen die zorgen voor een stijging van het groepsrisico en binnen het verantwoordingsgebied vallen, regelt het GBRA een motivatieplicht. Deze motivatieplicht behoort te worden ingevuld door het bevoegd gezag dat het ruimtelijke plan op stelt en behoort nader in te gaan op de reden(en) om (specifiek) binnen het verantwoordingsgebied van de luchthaven ruimtelijke ontwikkelingen te bestemmen.

Bij een verantwoording van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid is het bevoegd gezag wettelijk verplicht om het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te stellen om advies uit te brengen. Luchtvaartincidenten vallen weliswaar niet onder deze wetgeving in de vorm van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), maar kan wel op dergelijke manier worden behandeld. Door deze werkwijze te hanteren wordt bijgedragen aan een 'goede ruimtelijke onderbouwing'. Het extern veiligheidsadvies van de veiligheidsregio heeft in dit kader betrekking op de zelfredzaamheid van personen, de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp als gevolg van een luchtvaartincident binnen het verantwoordingsgebied van RthA. Een advies vragen aan de veiligheidsregio draagt dus bij aan de besluitvorming door bevoegd gezag waarin een adequate(r) risicoafweging gemaakt kan worden.

1 Het verantwoordingsgebied

Het verantwoordingsgebied is bepaald omdat daarbinnen meer kans is op een luchtvaartongeval dan daarbuiten. Meer inhoudelijke informatie over het verantwoordingsgebied vindt u in het GBRA.

Het verantwoordingsgebied is verspreid over gedeeltes van zeven gemeenten. De gemeenten liggen binnen de drie veiligheidsregio's. Binnen de VRH ligt alleen een zeer beperkt gedeelte van de gemeente Midden-Delfland in het verantwoordingsgebied, dat zich kenmerkt door een agrarische omgeving. In de VRHM vallen de gemeenten Waddinxveen en Zuidplas gedeeltelijk binnen het verantwoordingsgebied. De woonkern Zevenhuizen in de gemeente Zuidplas valt vrijwel geheel binnen het verantwoordingsgebied, verder heeft het verantwoordingsgebied

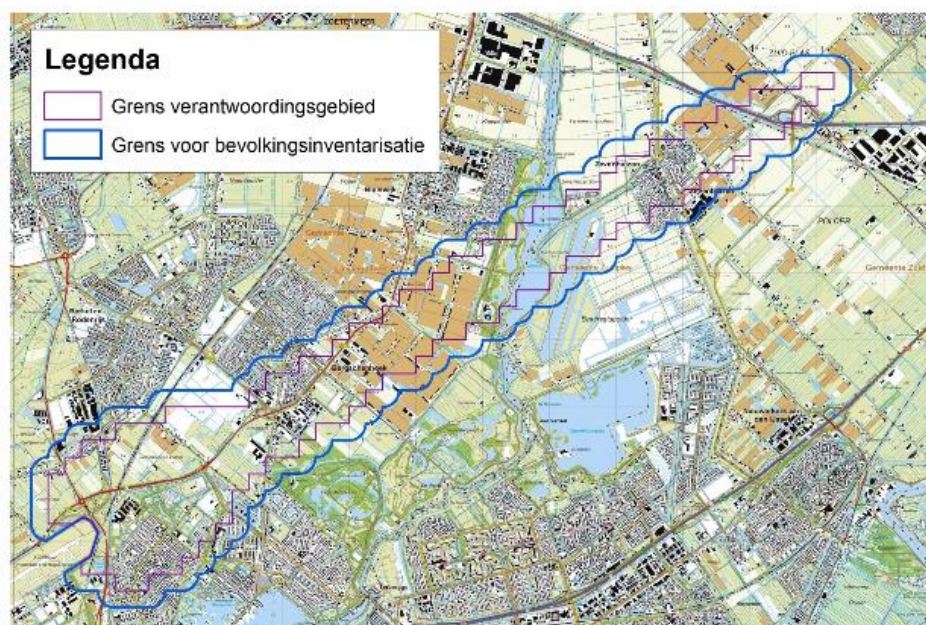
¹ Groepsrisicobeleid in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport, Provincie Zuid-Holland, december 2014.



binnen de VRHM een agrarisch karakter. Binnen de VRR strekt het verantwoordingsgebied zich gedeeltelijk uit over de gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen. Binnen het verantwoordingsgebied van al deze gemeenten is sprake van woongebieden en bedrijfsterreinen. Binnen de gemeente Lansingerland bestaat het gedeeltelijk ook uit een agrarische bestemming. In onderstaande kaarten is het verantwoordingsgebied weergegeven.



Verantwoordingsgebied westelijke zijde



Verantwoordingsgebied oostelijke zijde

2 Scenario's

Om te komen tot een advies wordt hieronder het scenario beschreven. Aan de hand van dit scenario is bepaald welke maatregelen de veiligheidsregio adviseert om de zelfredzaamheid van mensen in het verantwoordingsgebied te bevorderen. Ook wordt aan de hand van dit scenario bepaald welke maatregelen nodig zijn om de een luchtvaartincident te bestrijden en de omvang te beperken. Aangezien een verhoging van het groepsrisico altijd samengaat met (bouw)ontwikkelingen in een gebied, kan worden gesteld dat het ergst denkbare scenario een scenario binnen bebouwd gebied is. Derhalve is het volgende scenario opgesteld voor een luchtvaartincident nabij RtHA.

Voor het scenario 'luchtvaartongeval als gevolg van een neerstortend vliegtuig' geldt dat dit incident onverwacht kan plaatsvinden. Als gevolg van de aanwezigheid van (grote hoeveelheden) brandstof kunnen secundaire brandhaarden ontstaan binnen en buiten de directe omgeving van het rampgebied. Ontvluchting uit de directe omgeving van het incident is niet mogelijk gezien het grote en verwoestende effect van een vliegtuigcrash. Buiten de directe omgeving zijn aanwezige personen mogelijk in staat te vluchten, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en de omgeving op een juiste manier is ingericht.²

3 Advies

Naar aanleiding van het scenario worden maatregelen geadviseerd om de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid van een mogelijke ramp met een neerstortend vliegtuig te bevorderen. Dit heeft specifiek betrekking op aanwezige personen op de grond. Zelfredzaamheid van passagiers en bemanning van het vliegtuig zijn geen onderdeel van dit advies.

De veiligheidsregio's zijn van mening dat het niet mogelijk of reëel is om voor gebouwen bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het respectievelijk voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval. De mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid van aanwezigen op de grond zullen mede afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van de aard, omvang en locatie van een luchtvaartongeval. Daarnaast zal de hulpverlening zich richten op het beperken en bestrijden van eventuele secundaire branden in de omgeving.

Om de omvang van een mogelijke ramp te beperken en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid te bevorderen worden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij herontwikkelingen binnen het verantwoordingsgebied de volgende maatregelen geadviseerd:

1. Voorkom een hoge bevolkingsdichtheid door geen of zo min mogelijk grote kantoren, meerdere woonlagen, theater- en concertgebouwen, evenementenlocaties, winkelcentra etc. toe te laten binnen het verantwoordingsgebied. Door een lagere bevolkingsdichtheid zullen er minder mensen getroffen kunnen worden door een neerstortend vliegtuig.
2. Richt de buitenruimte van het verantwoordingsgebied zodanig in dat vluchten mogelijk is, onafhankelijk van de locatie van het incident. Voorkom daarbij doodlopende wegen of hofjes, waarbij vluchten slechts via één zijde mogelijk is. De realisatie van fiets- en looppaden kunnen zorgen voor een verbetering van de vluchtmogelijkheden.

² Bij een scenario binnen niet bebouwd gebied, zullen de effecten minder grootschalig zijn. Wel geldt dat, afhankelijk van de locatie van het incident, de mogelijkheden voor de hulpdiensten worden beperkt om de locatie te bereiken. Dit scenario wijkt af van eventuele vliegtuigongevalscenario's in de Regionaal Risicoprofielen van de veiligheidsregio's.



3. Het is wenselijk dat (nood)uitgang(en) van gebouwen zodanig worden gesitueerd zodat aanwezige personen veilig in tegengestelde richting van een mogelijk incident kunnen vluchten, waardoor de zelfredzaamheid van aanwezigen wordt verbeterd en het aantal slachtoffers kan worden beperkt. Omdat de plaats van het incident bij een vliegtuigongeval niet bekend is, wordt geadviseerd minimaal twee (nood)uitgang(en) aan verschillende zijden van het gebouw te realiseren. Daarbij is het van belang dat alle (nood)uitgang(en) in voldoende mate aansluiten op de bestaande infrastructuur in de buitenruimte van het verantwoordingsgebied.
4. Voorkom de realisatie van nieuwe of beperk het aantal 'zeer' kwetsbare bestemmingen binnen het verantwoordingsgebied. Onder zeer kwetsbare bestemmingen vallen o.a. kinderdagverblijven en basisscholen met kinderen jonger dan 8 jaar oud, tehuizen voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking etc. Deze personen zijn verminderd zelfredzaam, waardoor de ontruimingstijd toeneemt. Een snelle ontruiming is noodzakelijk om gebouwen en/of het mogelijke rampgebied veilig te kunnen verlaten.
5. Geadviseerd wordt dat in de objecten waarin groepen beperkt of niet zelfredzame personen kunnen bevinden, het aanwezige personeel en/of de begeleiders zijn voorbereid op eventuele calamiteiten met een vliegtuigongeval. Hierbij is het van belang dat zij ook weten hoe daarbij te handelen, zoals het vluchten van het risico af. Bijvoorbeeld om de bewoners/gebruikers van de objecten te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen.
6. Voorkom de realisatie van nieuwe inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is binnen het verantwoordingsgebied. Hierdoor wordt de kans beperkt dat een neerstortend vliegtuig de aanleiding wordt voor een incident waarbij gevaarlijke stoffen van een Bevi-inrichting vrijkomen of bij de inrichting een brand met gevaarlijke stoffen ontstaat.
7. Ten behoeven van de bestrijding van secundaire brandhaarden en bereikbaarheid voor de hulpdiensten van het mogelijke rampgebied wordt geadviseerd om binnen het plangebied zorg te dragen voor de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorzieningen conform de richtlijnen van Brandweer Nederland, dan wel het regionale beleid omtrent bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen.
8. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van bewoners en gebruikers van de aanwezige objecten, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. Dit is onder andere mogelijk door gebruik te maken van landelijke en/of regionale campagnes op het gebied van risicocommunicatie.
9. Maak de risicoafweging over de ruimtelijke ontwikkeling en de al dan niet te treffen maatregelen door het bevoegd gezag een expliciet beslispunt tijdens de procedure.

4 Tot slot

Dit document biedt een handvat om externe veiligheid vroegtijdig te betrekken in de ruimtelijke ontwikkeling. Het is een bestuurlijke keuze om te kiezen welke maatregelen wel of niet worden toegepast. Bij het nemen van meerdere maatregelen wordt de kans op slachtoffers kleiner en de zelfredzaamheid en/of bestrijdbaarheid verbeterd. Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met uw veiligheidsregio.

- 8 -



Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek





RAPPORT C18-001-O

Verkennd bodemonderzoek ter plaatse van
de Zestienhovensekade 162-166 te
Rotterdam.

Capelle aan den IJssel,
5 april 2018

Opdrachtnemer: Arnicon B.V.

Opdrachtgever: H. van Leeuwen Beheer N.V.
Zestienhovensekade 162-166
3043 KV ROTTERDAM

Boormeester: [REDACTED]
Protocol: BRL SIKB 2000-2001/2002/2018
Rapportage: [REDACTED]
Controle: [REDACTED]



ARNICON GROEP
Postbus 333
2910 AH Nieuwerkerk a/d IJssel

CAPELLE A/D IJssel
Molenbaan 7
2908 LL Capelle a/d IJssel
T. 010 2582300

APPINGEDAM
Kanaalweg 1
9902 AX Appingedam
T. 059 669 36 00

www.arnicon.nl

Alleen voorblad – compleet rapport separaat toegevoegd aan het omgevingsloket



Bijlage 4 SPA WNP Ingenieurs - Geluidsbelasting wegverkeer – akoestisch onderzoek



Rapport 21900056.R01

Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam
Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder
Wegverkeerslawaai

Datum:
15 april 2019

Opdrachtgever: In de Stad Vastgoedontwikkeling

Willem Ruyslaan 9
3061 TT ROTTERDAM

Auteur:

DENKKRACHT IN BOUW - MILIEU - RUIMTE

Klinkenbergerweg 30a | 6711 MK EDE | 0318 614 383
Vrijlandstraat 33-c | 4337 EA MIDDELBURG | 0118 227 466
Hoenderkamp 20 | 7812 VZ EMMEN | 0591 238 110

info@SPAWN.nl | SPAWN.nl
Lid NLINGENIEURS | kvk 0909.2661
ISO 9001:2015 | dhw NL8053.02.530.B01

Alleen voorblad – compleet rapport separaat toegevoegd aan het omgevingsloket



Bijlage 5 Asbest vrijgave certificaten



Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering conform NEN2990:2012.Pagina 1 van 5
19 april 2019Projectnummer PLM Lab 1805747-1
Projectnummer opdrachtgever 2018223Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUT**Locatiegegevens**Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Rondom enkel/figuurglashal, thv 1e verdieping
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361, v1 (RPA-Advies)
Type werk of sanering Buiten
Risicoklasse=2**Inspectiegegevens**Datum controle 11-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 15:00
Vertrektijd inspecteur 18:00

Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	450 m2	Voldoet.
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie**Inspecteur**

Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (1287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stella Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemaakt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.

PLM Laboratorium Services B.V.
Leidsestraatweg 235B
3643 BT Woerden
Nederland
086 788 1788
info@plmlab.nl
www.plmlab.nlRaad voor Accreditatie 1287
KvK 57710643
BTW NL852701505 B01

Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering conform NEN2990:2012.Pagina 1 van 5
19 april 2019

Projectnummer PLM Lab 1805747-2
Projectnummer opdrachtgever 2018223

Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUT

Locatiegegevens
Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Gedeelte loods in loods 2 (Vak 1 en 6)
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361, v1 (RPA-Advies)
Type werk of sanering Buiten
Risicoklasse=2

Inspectiegegevens
Datum controle 11-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 15:00
Vertrektijd inspecteur 18:00

Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	225 m2	Voldoet.
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie**Inspecteur**

Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (I287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stella Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM Laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemaakt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.

PLM Laboratorium Services B.V.
Leidselaan 235B
3443 BT Woerden
Nederland

088 788 1788
info@plmlab.nl
www.plmlab.nl

Raad voor Accreditatie I287
KvK 57710643
BTW NL852701505 B01



**Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering
conform NEN2990:2012.**Pagina 1 van 4
19 april 2019Projectnummer PLM Lab 1805771-1
Projectnummer opdrachtgever 2018223Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUTLocatiegegevens
Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Gedeelte loods 2
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361 versie 2 RPA
Type werk of sanering Buiten
Risicoklasse=2Inspectiegegevens
Datum controle 12-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 15:15
Vertrektijd inspecteur 19:00

Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	876 m2	Voldoet.
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie Inspecteur



Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (1287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stella Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemerkt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.



Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering conform NEN2990:2012.Pagina 1 van 4
19 april 2019Projectnummer PLM Lab 1805771-2
Projectnummer opdrachtgever 2018223Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUT

Locatiegegevens
Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Gedeelte buitengevel kantoor achterzijde.
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361 versie 2
Type werk of sanering Buiten
Risicoklasse=2

Inspectiegegevens
Datum controle 12-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 15:15
Vertrektijd inspecteur 19:00

Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	51 m2	Voldoet.
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie

Inspecteur



Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (1287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stella Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemaakt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.

PLM Laboratorium Services B.V.
Leidselaarsdijk 235B
3443 BT Woerden
Nederland

088 788 1788
info@plmlab.nl
www.plmlab.nl

Raad voor Accreditatie (287)
KvK 57710643
BTW NL052701505 B01



Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering conform NEN2990:2012.Pagina 1 van 4
19 april 2019Projectnummer PLM Lab 1805771-3
Projectnummer opdrachtgever 2018223Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUTLocatiegegevens
Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Voorzijde buitengevel kantoor
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361 versie 2
Type werk of sanering Buiten
Risicoklasse=2Inspectiegegevens
Datum controle 12-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 15:15
Vertrektijd inspecteur 19:00

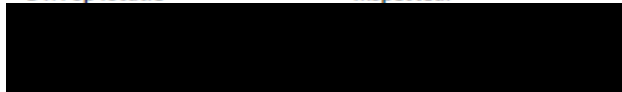
Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	109 m2	Voldoet.
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie

Inspecteur



Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (1287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stels Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemaakt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.

PLM Laboratorium Services B.V.
Leidsenstraatweg 235B
3443 BT Woerden
Nederland086 788 1786
info@plmlab.nl
www.plmlab.nlRaad voor Accreditatie 1287
KvK 57710643
BTW NL852701505 B01

**Zestienhovensekade 162-166
Rotterdam**

Projectnummer: 19.18473/1/2.1
Datum uitvoering: 26-04-2019
Inspecteur: 
Soort verrichting: Containment risicoklasse 2A
Geïnspecteerd gebied / ruimte: Gedeelte loods 1
Opdrachtgever: Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Contactpersoon: 
Vestigingsadres: Meerberg 12
Vestigingsplaats: Oosterhout
Uw referentie: 2018223
Datum rapportage: 29-04-2019

De verrichting is uitgevoerd conform NEN 2990; okt. 2012 en voor deze verrichting is SMI RvA-inspectie geaccrediteerd onder nummer 1-185. Dit rapport mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

**Rapport Wettelijke Eindcontrole na asbestsanering
conform NEN2990:2012.**Pagina 1 van 8
11 april 2019Projectnummer PLM Lab 1805664
Projectnummer opdrachtgever 2018223Opdrachtgever
Sloopbedrijf Oosterhout B.V.
Meerberg 12
4904 SM OOSTERHOUTLocatiegegevens
Adres van onderzoek Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam
Omschrijving locatie Loods
Accreditatie Wettelijke eindcontrole, onder accreditatie.
Inventarisatierapport 20180361v2(RPA Advies)
Type werk of sanering Containment
Risicoklasse=2AInspectiegegevens
Datum controle 9-4-2019
Aankomsttijd inspecteur 07:00
Vertrektijd inspecteur 16:00

Onderdelen	Omvang	Resultaat
Visuele inspectie	225 m2	Voldoet.
-	-	-
Luchtmeting SEM	3 stuks	Voldoet.
Kleefmonsters SEM	6 stuks	Voldoet.
-	-	-

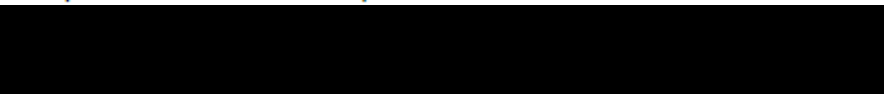
Conclusie

Op basis van de eindbeoordeling is geconcludeerd dat de onderzochte locatie voldoet aan de eisen die zijn gesteld in NEN2990:2012. De locatie is vrijgegeven.

DTA op locatie

Inspecteur

Autorisatie



Het onderzoek is onder de accreditatie van PLM Laboratorium uitgevoerd (1287). Eventueel bijgevoegde SEM-resultaten zijn onder de accreditatie van Stels Analyse B.V. uitgevoerd.

Deze rapportage bestaat uit diverse onderdelen die samen een onderbouwing vormen van de weergegeven conclusie of de betreffende werkplaats na asbestverwijdering voldoet aan de gestelde eisen. Als er onderdelen ontbreken of het resultaat is 'niet klaar', dan kan nog geen conclusie worden getrokken. De rapportage mag op geen enkele wijze worden aangepast of worden gereproduceerd, tenzij volledig, zonder schriftelijke toestemming van PLM Laboratorium Services BV. Een duplicaat van de op locatie afgegeven definitieve rapportage zal worden toegestuurd. Als er wijzigingen aan de rapportage zijn aangebracht door PLM, is dit kenbaar gemaakt. De gewijzigde versie vervangt het eerder afgegeven certificaat. Op al onze diensten zijn de algemene voorwaarden van PLM Laboratorium Services BV van toepassing. Kenmerk: F701 Rapportagesjabloon versie 2-3-2019.

PLM Laboratorium Services B.V.
Leidsestraatweg 235B
3443 BT Woerden
Nederland
088 788 1788
info@plmlab.nl
www.plmlab.nlRaad voor Accreditatie 1287
KvK 57710643
BTW NL852701505 B01

Alleen voorbladen – complete rapporten separaat toegevoegd aan het omgevingsloket

Ruimtelijke onderbouwing Nieuwbouw De Schiewerf - Zestienhovensekade Rotterdam
Ontwikkelen in de Stad BV - 010-2066000 - info@deschiewerf.nl
December 2019

Bijlage 6 Archeologie – Advies BOOR





Gemeente Rotterdam

Retouradres: Ceintuurbaan 213b, 3051 KC Rotterdam

Ontwikkelen in de Stad BV

Willem Ruyslaan 9
3061 TT ROTTERDAM

Onderwerp:

A2019030 plantoets Rotterdam Overschie
Zestienhovensekade 162-166 - bouw woningen

Bezoek-/postadres:

Afdeling Archeologie
Ceintuurbaan 213b
3051 KC Rotterdam

Internet: www.rotterdam.nl/archeologie

Ons kenmerk: AS19/01781- 19/0002600

Datum: 7 februari 2019

Geachte [REDACTED]

De afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) heeft op uw verzoek de noodzaak van het uitvoeren van een archeologisch (voor)onderzoek in het kader van de bouw 39 woningen in plangebied 'Zestienhovensekade 162-166' bij Overschie in de gemeente Rotterdam beoordeeld.

Beleidsbesluit

Archeologie Rotterdam ziet naar aanleiding van de plannen geen reden tot archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) in het plangebied. De locatie kan voor de voorgenomen ontwikkeling worden vrijgegeven zonder archeologische bemoeienis. Archeologie Rotterdam benadrukt dat er altijd rekening gehouden dient te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Erfgoedwet 2016, art. 5.10 het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze Archeologie Rotterdam) te informeren.

Onderbouwing

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een zeer hoge archeologische verwachting toegekend. Conform de AWK dient de noodzaak voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek te worden beoordeeld bij grondroerende werkzaamheden (inclusief heien), afhankelijk van de diepte van de ingreep, maar ongeacht de oppervlakte.

Conform het bestemmingsplan 'Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade' (onherroepelijk op 8 september 2012) geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 0,5 meter beneden het maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter (dubbelbestemming: waarde - archeologie 2).

In het zo'n 9000 m² grote plangebied worden de huidige opstallen gesloopt, waarna de bodem wordt gesaneerd en 39 woningen worden gebouwd. De funderingen van de woningen zullen op heipalen worden uitgevoerd. Aangenomen wordt dat de geplande sanering van de bodem wordt verricht door grond af te graven.





Het voorgaande maakt zeer aannemelijk dat bij de werkzaamheden in het plangebied de toegestane verstoringsmarges van oppervlakte en diepte van het bestemmingsplan 'Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade' zullen worden overschreden. De voorgenomen werkzaamheden zouden een bedreiging kunnen vormen voor eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Toch eist Archeologie Rotterdam geen archeologisch onderzoek voorafgaand aan de sloop-, sanerings- en bouwwerkzaamheden. Het plangebied maakt namelijk deel uit van een zone langs de Rotterdamse Schie waar vanaf de 19^e eeuw allerlei bedrijven van uiteenlopende aard hun ambachtelijke-industriële activiteiten hebben ontplooid. De verwachting is reëel dat door dit intensieve gebruik de bovenste delen van de bodem sterk geroerd zullen zijn. De kans dat bij de geplande werkzaamheden ongeschonden waardevolle archeologische resten worden aangetast wordt dan ook als zeer klein ingeschat. Het areaal van de planlocatie kan worden vrijgegeven voor de geplande ontwikkeling zonder (verdere) archeologische bemoeienis.

Planwijziging

Bij eventuele wijzigingen van het plan dient het opnieuw ter beoordeling aan Archeologie Rotterdam te worden voorgelegd.

Met een vriendelijke groet,
hoogachtend,

DIRECTEUR STADSBEHEER OPENBARE WERKEN
(voor deze)

drs. A. Carmiggelt
Hoofd Archeologie Rotterdam (BOOR)



Bijlage 7 Planschaderisicoanalyse

Kraan & De Jong

Adviesbureau onroerende zaken en lokale heffingen



Risicoanalyse planschade
'De Schiewerf'
te Rotterdam

Kenmerk: 5091/2/rap01

Koninginnegracht 35
2514 AC Den Haag

Postbus 61010
2506 AA Den Haag

tel.: 070-3927015
fax: 070-3467685

info@kraanendejong.nl
www.kraanendejong.nl

IBAN: NL34INGB0009639753
KvK: 27260536

Alleen voorblad – compleet rapport separaat toegevoegd aan het omgevingsloket



Ruimtelijke onderbouw Nieuwbouw De Schiewerf - Zestienhovensekade Rotterdam
Ontwikkelen in de Stad BV - 010-2066000 - info@deschiewerf.nl
December 2019

Bijlage 8 Advies Bebouwings Commissie – Conceptplan De Schiewerf

Geachte [REDACTED]

Op 20 november hebben wij een conceptaanvraag (vooroverleg) ontvangen voor de activiteit bouwen aan de Zestienhovensekade 162 te Rotterdam.

Hierbij het voorlopig advies, het welstandsadvies volgt nog.

Omschrijving van de werkzaamheden

Het is de bedoeling om 39 woningen op te richten op het terrein van de voormalige glashandel van Leeuwen.

Toets aan het bestemmingsplan

De locatie waar de aanvraag betrekking op heeft is gelegen in het bestemmingsplan "Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade" en heeft hierin de bestemming bedrijf, waarde archeologie-2 en wro - zone - wijzigingsgebied - 1.

Het plan is in strijd met artikel 3.2.1, omdat ter plaatse geen woningen zijn toegestaan.

Vanwege de ligging op voor waarde-archeologie bestemde gronden dient de aanvrager op grond van artikel 31.2.1, **een rapport van een archeologisch deskundige te overleggen.**

Met toepassing van artikel 17.1, kunnen burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduiding "wro - zone - wijzigingsgebied - 3" op grond van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening de bestemming wijzigen in de bestemming "wonen, tuin, verkeer-verblijfsgebied, groen en water", als bedoeld in artikel 34.1, van de bij het bestemmingsplan behorende regels. **Hiertoe dient een wijzingsplan in procedure te worden gebracht.**

Parkeren

De locatie van het plan ligt in gebiedstype C, als bedoeld op Kaart 3.1 Gebiedsindeling Beleidsregeling Parkeernorm voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018.

Parkeereis auto's

De parkeereis voor het plan betreft 70 parkeerplaatsen. Hierin wordt voorzien door het realiseren van 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein. De resterende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op een gemeenschappelijk binnenterrein.

Parkeereis fiets

Voor de parkeereis van de woonfunctie wordt verwezen naar de ter zake geldende voorschriften uit het Bouwbesluit 2012.

Advies Bebouwingscommissie.

Binnen de gewijzigde bestemming "wro-zone - wijzigingsgebied – 1" kunnen:

- a. maximaal 45 grondgebonden woningen worden gebouwd;
- b. de maximale bouwhoogte is twee bouwlagen met een kap of drie bouwlagen met een plat dak;



-
- c. de achtertuinen/terrassen dienen zoveel mogelijk gericht te zijn op de Rotterdamse Schie;
d. een dakterras is toegestaan.

e. het bouwplan voldoet aan de voorkeursgrenswaarden of het hogerewaardenbesluit van de Wet geluidhinder, of de tweede en derde woonlaag wordt uitgevoerd met dove gevels;

De Bebouwingscommissie constateert dat het plan niet voldoet aan voorwaarde e. van de wijzigingsbevoegdheid van het bestemmingsplan. Het plan voldoet niet aan de geluidsvoorwaarden van het in het kader van het bestemmingsplan genomen hogere waarde besluit. Nieuw akoestisch onderzoek zal moeten aantonen of er in het kader van het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid een nieuw hogere waarde besluit kan worden genomen dan wel het toepassen van dove gevels nodig is.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Bouwinspecteur

Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling

Bouw- en Woningtoezicht (BWT)

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

Vindt u deze informatie onduidelijk? Wij geven graag een toelichting.
Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.



Bijlage 9 Besluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder 21308986 – d.d. 28 december 2011





Besluit hogere waarden Wet geluidhinder Bestemmingsplan Overschiese Kleiweg & Zestienhovensekade

Kenmerk: 21308986

1. Aanleiding

In verband met het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg & Zestienhovensekade dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor 153 nieuwbouw woningen op 9 verschillende locaties.

De locaties staan op kaart vermeld in het akoestisch onderzoek.

2. Onderzoek

Het besluit is gebaseerd op:

- het akoestisch onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam van 14 december 2010, kenmerk: 20100019/MR10002;
- de memo van Van Kooten akoestisch advies van 7 april 2011, kenmerk: 1007.M01a.

In het onderzoek is berekend wat de geluidbelasting is van wegverkeer en spoorwegverkeer. Aan de geluidnormen voor de andere wettelijke bronnen wordt voldaan. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te beperken en op welke wijze aan het Ontheffingsbeleid gemeente Rotterdam (ontheffingsbeleid) wordt voldaan. In verband hiermee en in verband met de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan wordt in het onderzoek ook aandacht besteed aan de niet-wettelijke bronnen wegverkeer op 30 km/u-wegen en luchtvaartverkeer (buiten de 20 Ke). Het akoestisch onderzoek en de bijbehorende memo liggen bij dit besluit ter inzage.

Wegverkeer

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting bij de locaties 2, 2b en 7 vanwege gemeentelijke wegen en bij de locaties 3, 4, 7 en 10 vanwege de Rijksweg A20 hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting bij de locaties 1, 2 en 2b vanwege de Rijksweg A13 en de locaties 5 en 6 vanwege de Rijksweg A20 hoger is dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend en worden dove gevels toegepast.

Railverkeer

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Spoorlijn Rotterdam – Amsterdam bij alle ontwikkellocaties voldoet aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting.

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting bij de locaties 5, 6, 7 en 10 vanwege de spoorlijn Rotterdam – Gouda hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.

Luchtverkeer

In het rapport is ook vliegverkeer beschouwd. Daaruit blijkt dat de locaties 1 en 2 zijn gelegen buiten de wettelijke 35 Ke-contour en dat de landelijke voorkeurswaarde van 35 Ke niet wordt overschreden. De gemeente Rotterdam heeft via de motie Beynen (12 februari 1998, nr. 28) besloten dat binnen de 20 Ke-contour in beginsel geen nieuwbouw van woningen wordt toegestaan, de volgende situaties uitgezonderd:

- woningen, die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing (vervangende nieuwbouw) of woningen, die een open plaats in de bestaande, te handhaven, bebouwing opvullen, doch uitsluitend indien sprake is van zwaarwegende belangen en bebouwing op kleine schaal;
- woningen, die om redenen van bedrijfs- of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn, doch uitsluitend in incidentele gevallen (in bestemmingsplannen met agrarische of bedrijfsbestemmingen) zijn of worden hiertoe dikwijls enige mogelijkheden geboden.



De locaties 1 en 2 zijn gelegen binnen deze 20 Ke-contour. Na het verdwijnen van de huidige functies zullen de open plaatsen in de bestaande, te handhaven, bebouwing worden opgevuld met een woonfunctie, waardoor het bebouwingslint met woonbebouwing wordt vol gemaakt. De beëindiging van de bedrijfsactiviteiten is gewenst, omdat het type bedrijvigheid op deze locatie vanwege haar milieu-effecten niet past in het woongebied. De nieuwe woningbouwlocaties dragen bij aan het versterken van de woonomgeving en de stedenbouwkundige opbouw van het gebied kan door de ontwikkeling verbeteren. De ontwikkeling op deze locaties past derhalve binnen de motie Beynen.

3. Overweging

Het akoestisch rapport in combinatie met de memo van Van Kooten akoestisch advies voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en geeft voldoende informatie over de akoestische situatie. In het rapport en de notitie wordt een motivering gegeven voor de aangevraagde hogere waarden. Deze staat hieronder weergegeven.

Maatregelen

Volgens het ontheffingsbeleid moet onderzoek gedaan worden naar maatregelen die toegepast kunnen worden om de geluidbelasting op woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te beperken. Daarbij geldt een volgorde van de toe te passen maatregelen:

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen
- gevelmaatregelen

Wegverkeer binnenstedelijke wegen

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 48 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen in stedelijk gebied niet hoger zijn dan 63 dB vanwege binnenstedelijke wegen.

De hoogste toelaatbare waarde wordt overschreden voor:

- Locatie 2: vanwege de Ludolf de Jonghstraat, de Abraham van Beyenstraat en de Piet Cottaarstraat met maximaal 4 dB;
- Locatie 2b: vanwege de Oost Sidelinge en de Piet Cottaarstraat met maximaal 2 dB;
- Locatie 7: vanwege de Terletweg met maximaal 2 dB.

Bronmaatregelen

Mogelijke bronmaatregelen zijn een vermindering van vrachtverkeer, een snelheidsverlaging op de Oost Sidelinge, de Terletweg, De Ludolf de Jonghstraat, de Abraham van Beyenstraat en de Piet Cottaarstraat. Daarnaast wordt in het akoestisch rapport als mogelijke maatregel stiller asfalt op de zoneplichtige binnenstedelijke wegen genoemd.

Een vermindering van vrachtverkeer en een snelheidsverlaging op de Oost Sidelinge en de Terletweg is gelet op de verkeersfunctie van deze wegen niet aan de orde.

Een stiller type asfalt kan een reductie tot 6 dB tot gevolg hebben. Uit het onderzoek blijkt echter dat op de locaties 2, 2b en 7 het toepassen van een stiller type wegdek niet zal leiden tot een verbetering van het akoestisch klimaat aangezien op deze locaties het akoestisch klimaat grotendeels wordt bepaald door de Rijksweg A13 en A20.

Overdrachtsmaatregelen

Door het nemen van afschermende maatregelen of het vergroten van de afstand tussen de weg en de ontwikkellocaties kan een geluidreductie worden gehaald. Gelet op de ruimte tussen de weg en de ontwikkellocaties en de ligging van de wegen in stedelijk woongebied zijn deze maatregelen uit stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk.

Wegverkeer buitenstedelijke wegen (A13 A20)

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 48 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen in stedelijk gebied niet hoger zijn dan 53 dB vanwege buitenstedelijke wegen.





Gemeente Rotterdam

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen wordt vanwege de A13 en/of de A20 op alle locaties overschreden. Op de locaties 1, 2, 2b, 5 en 6 wordt tevens de maximaal toelaatbare geluidbelasting overschreden.

Bronmaatregelen

Een mogelijke maatregel is het verlagen van de maximum snelheid. Op deze wegen geldt echter reeds een aangepaste snelheid van 80 km per uur. Gelet op de verkeersfunctie van deze wegen is een verdere snelheidsverlaging verkeerskundig niet wenselijk.

Overdrachtsmaatregelen

Momenteel staan er langs beide zijden van de A13 en aan de noordzijde van de A20 reeds geluidschermen tot 5 meter hoog. Ophoging van de schermen is stedenbouwkundig niet gewenst, is niet kosteneffectief en is op bepaalde delen constructief niet mogelijk.

Maatregelen aan de ontvanger

Het is voor A13 en A20 mogelijk om de geluidbelasting tot onder de maximaal toelaatbare geluidbelasting te brengen door het toepassen van vliesgevels. Daarnaast is het mogelijk om 'dove' gevels toe te passen. Deze gevels worden dan niet meer getoetst aan de Wet geluidhinder.

Gevelmaatregelen

Omdat het treffen van maatregelen niet afdoende is om te kunnen voldoen aan de geluidsnormen van het Bouwbesluit zullen voorzieningen aan de gevel worden getroffen.

Spoorwegverkeer

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 55 dB. Een te verlenen hogere waarde mag niet hoger zijn dan 68 dB.

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen wordt op de locaties 5, 6, 7 en 10 tussen de 1 dB en 4 dB overschreden.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidscherm zou voor de locaties 5, 6, 7 en 10 een reductie van een aantal dB kunnen opleveren. Het plaatsen van een geluidscherm is gelet op het aantal van 24 te realiseren woningen op die locaties niet kosteneffectief.

Gevelmaatregelen

Omdat het treffen van maatregelen niet afdoende is om te kunnen voldoen aan de geluidsnormen van het Bouwbesluit zullen voorzieningen aan de gevel worden getroffen.

Cumulatie van geluid

Volgens de Wet geluidhinder mag cumulatie van geluid van de wettelijke bronnen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

In het akoestisch onderzoek is de cumulatie van het geluid van wegverkeer en spoorwegverkeer op de locaties 5, 6, 7 en 10 berekend. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting is berekend op de locaties 5, 6 en 7 en bedraagt 58 dB. Deze waarde geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Geluidluwe gevel en buitenruimte

Volgens het ontheffingsbeleid dient iedere woning, waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld te beschikken over een geluidluwe gevel en indien aanwezig over een geluidluwe buitenruimte. Bij het bepalen of sprake is van een geluidluwe gevel en buitenruimte wordt ook gekeken naar niet wettelijke bronnen.

In het plan is bij bijna alle woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte aanwezig. Uitzondering hierop vormt het meest zuidoostelijke gelegen blok met beneden- en bovenwoningen gelegen in locatie 2b. Voordat dit blok als geluidluw aangemerkt kan worden dienen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Uit onder meer de memo van Van Kooten akoestisch advies blijkt dat het mogelijk is deze gevels als geluidluw aan te merken indien een gesloten balustrade aan de kopse kant van het blok van tenminste 1,0 meter hoog wordt gerealiseerd. Op deze manier kan aan het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam worden voldaan.



Dove gevel

Op de locaties 1, 2, 2b, 5 en 6 is de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op bepaalde rekenpunten hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend en wordt op deze punten een dove gevel toegepast.

Conclusie

Op grond van bovenstaande overwegingen kan voor het bestemmingsplan onder voorwaarden hogere waarden als gevolg van wegverkeer en spoorwegverkeer worden verleend.

4. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft van 30 september 2011 tot en met 10 november 2011 ter inzage gelegen. In deze periode is aan belanghebbenden de gelegenheid geboden om mondeling en/of schriftelijk zienswijzen in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

5. Besluit

Gelet op artikel 83, 107 en 110a van de Wet geluidhinder besluiten burgemeester en wethouders van Rotterdam voor het bestemmingsplan Overschiese Kleiweg en Zestienhovensekade de hogere waarden vanwege wegverkeer en spoorwegverkeer onder de navolgende voorwaarden als volgt vast te stellen:

1. Geluidluwe gevel:

De woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte, daarvoor moeten bij locatie 2b nadere maatregelen worden getroffen.

2. Indeling woning:

Tenminste één slaapkamer dient aan de geluidluwe zijde te worden gesitueerd. Andere geluidgevoelige ruimten dienen zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel te worden gesitueerd.

3. Dove gevels:

Op de rekenpunten, zoals opgenomen in tabel 1, is de geluidbelasting hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden kunnen worden vastgesteld en dienen dove gevels te worden toegepast.

Tabel 1. Overschrijding maximale waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.			
Locatie	Rekenpunt*	Hoogte	Zoneplichtige weg
1	01.6	7,5	A13
1	01.7	4,5	A13
1	01.7	7,5	A13
2	02.1	4,5	A13
2	02.1	7,5	A13
2	02.8	7,5	A13
2	02.9	4,5	A13
2	02.9	7,5	A13
2	02.10	1,5	A13
2	02.10	4,5	A13
2	02.10	7,5	A13
2b	02.b1	1,5	A13
2b	02.b1	4,5	A13
2b	02.b1	7,5	A13
2b	02.b1	1,5	A13
2b	02.b2	4,5	A13
2b	02b.3	7,5	A13
2b	02b.4	7,5	A13





Gemeente Rotterdam

Locatie	Rekenpunt*	Hoogte	Zoneplichtige weg
2b	02b.6	4,5	A13
2b	02b.6	7,5	A13
5	05.4	7,5	A20
5	05.5	7,5	A20
5	05.6	7,5	A20
6	06.8	7,5	A20

* Rekenpunten waarbij de maximale waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend wordt overschreden.

Vast te stellen hogere waarden:

Voor rekenpunten en locaties: zie het akoestisch rapport.

Wegverkeer

Tabel 2. Vastgestelde hogere waarden vanwege wegverkeer

Locatie	Rekenpunt	Hoogte	Zoneplichtige weg	Waarde in dB
1	01.1	4,5	A13	51
1	01.1	7,5	A13	51
1	01.4	7,5	A13	50
1	01.5	4,5	A13	50
1	01.5	7,5	A13	53
1	01.6	1,5	A13	51
1	01.6	4,5	A13	53
1	01.7	1,5	A13	52
1	01.8	7,5	A13	53
2	02.1	1,5	Ludolf de Jonghstraat	52
2	02.1	4,5	Ludolf de Jonghstraat	52
2	02.1	7,5	Ludolf de Jonghstraat	52
2	02.2	1,5	Abraham van Beyenstraat	50
2	02.2	4,5	Abraham van Beyenstraat	50
2	02.2	7,5	Abraham van Beyenstraat	49
2	02.2	7,5	A13	53
2	02.3	4,5	A13	49
2	02.3	7,5	A13	51
2	02.6	4,5	A13	49
2	02.6	7,5	A13	51
2	02.7	1,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.7	4,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.7	7,5	Piet Cottaarstraat	50
2	02.8	1,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.8	4,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.8	7,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.9	1,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.9	4,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.9	7,5	Piet Cottaarstraat	51
2	02.8	1,5	A13	49
2	02.8	4,5	A13	51
2	02.9	1,5	A13	51
2	02.10	1,5	Ludolf de Jonghstraat	52
2	02.10	4,5	Ludolf de Jonghstraat	52



Locatie	Rekenpunt	Hoogte	Zoneplichtige weg	Waarde in dB
2	02.10	7,5	Ludolf de Jonghstraat	52
2b	02.b2	7,5	Oost Sidelinge	49
2b	02b.3	1,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.3	4,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.3	7,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.4	1,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.4	4,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.4	7,5	Piet Cottaarstraat	50
2b	02b.3	1,5	A13	50
2b	02b.3	4,5	A13	52
2b	02b.4	1,5	A13	49
2b	02b.4	4,5	A13	51
2b	02b.5	7,5	A13	50
2b	02b.6	1,5	A13	52
3	03.5	4,5	A20	49
3	03.6	4,5	A20	50
4	04.2	4,5	A20	51
4	04.4	4,5	A20	50
5	05.2	7,5	A20	49
5	05.4	4,5	A20	49
5	05.5	4,5	A20	50
5	05.6	4,5	A20	51
6	06.1	1,5	A20	51
6	06.1	4,5	A20	52
6	06.1	7,5	A20	53
6	06.1	4,5	A20	50
6	06.2	7,5	A20	52
6	06.3	4,5	A20	50
6	06.3	7,5	A20	52
6	06.4	7,5	A20	51
6	06.7	4,5	A20	50
6	06.7	7,5	A20	50
6	06.8	1,5	A20	51
6	06.8	4,5	A20	53
7	07.1	4,5	A20	50
7	07.1	7,5	A20	52
7	07.2	4,5	A20	49
7	07.2	7,5	A20	50
7	07.2	1,5	Terletweg	50
7	07.2	4,5	Terletweg	50
7	07.2	7,5	Terletweg	50
7	07.7	1,5	A20	52
7	07.7	4,5	A20	52
7	07.7	7,5	A20	52
7	07.8	1,5	A20	50
7	07.8	4,5	A20	51
7	07.8	7,5	A20	53
10	10.1	4,5	A20	50
10	10.2	4,5	A20	49





Railverkeer

Tabel 3. Vastgestelde hogere waarden vanwege railverkeer.

Locatie	Rekenpunt	Hoogte	Zoneplichtige weg	Waarde in dB
5	05.2	7,5	Traject 602	56
5	05.4	7,5	Traject 602	57
5	05.5	7,5	Traject 602	57
5	05.6	7,5	Traject 602	58
6	06.1	4,5	Traject 602	57
6	06.1	7,5	Traject 602	59
6	06.2	7,5	Traject 602	57
6	06.3	7,5	Traject 602	56
6	06.6	7,5	Traject 602	57
6	06.7	4,5	Traject 602	56
6	06.7	7,5	Traject 602	57
6	06.8	4,5	Traject 602	58
6	06.8	7,5	Traject 602	58
7	07.1	7,5	Traject 602	56
7	07.7	1,5	Traject 602	58
7	07.7	4,5	Traject 602	58
7	07.7	7,5	Traject 602	57
7	07.8	1,5	Traject 602	57
7	07.8	4,5	Traject 602	58
7	07.8	7,5	Traject 602	58

Andere wettelijke regelingen

Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van het bestemmingsplan mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,
namens dezen,

mw. drs. P.W. Verhoeven,
Directeur Duurzaam.

28 DEC. 2011



Procedure

De termijn voor het indienen van een beroepsschrift tegen het besluit hogere waarden vangt aan met ingang van de dag waarop beroep kan worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het definitieve besluit hogere waarden kan gedurende zes weken na de dag waarop het (bestemmingsplan) ter inzage is gelegd beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld door:

- degenen die zienswijzen hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit;
- de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid advies uit te brengen over het ontwerpbesluit;
- degenen die bedenkingen hebben tegen wijzigingen die bij het nemen van het besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn aangebracht;
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit.

Het beroepsschrift moet in tweevoud worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het besluit wordt na afloop van de beroepstermijn van kracht tenzij voor deze datum beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. Het verzoek moet worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval wordt het besluit niet van kracht voordat op het verzoek is beslist.

Voor het indienen van een beroepsschrift en/of een verzoek om voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Bijlagen:

- Akoestisch onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam van 14 december 2010, kenmerk: 20100019/MR10002;
- memo van Van Kooten akoestisch advies van 7 april 2011, kenmerk: 1007.M01a.

Afschrift

Een afschrift van dit besluit wordt verzonden naar:

- + Rijksweg: Rijkswaterstaat, Dienst Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
- Spoorweg: Prorail, Regio Randstad Zuid, Postbus 2625, 3000 CP Rotterdam



Bijlage 10 Sloop Rotterdamse Glascentrale: Circulair Slopen.

Circulair slopen is de meest duurzame manier van slopen waarbij gestreefd wordt naar maximaal hergebruik van de vrijkomende materialen. Deze wijze van slopen levert herbruikbare bouwproducten op. Dit geeft niet alleen bedrijfseconomische voordelen, maar is goed voor het milieu en draagt bij aan de circulaire economie.

Hoewel slopen bij uitstek niet bevorderlijk is voor de levensduur van gebouwen en objecten trachten we de uit de sloop vrijkomende materialen een tweede (of derde, vierde, etc.) leven te geven. De levenscyclus van de gebruikte materialen wordt hiermee verlengd. Bij wijze van spreken is de 'cirkel rond'.

De sloop van de 'Rotterdams Glascentrale' wordt uitgevoerd volgens de BRL-SVMS 007, (Beoordelingsrichtlijn Veilig en Milieukundig Slopen). De BRL SVMS-007 bevat eisen op het gebied van:

- voorbereiding en uitvoering op het gebied van het sloopproces;
- de afzet van vrijkomende sloopmaterialen;
- de veiligheid op de slooplocatie en (omgeving) milieu;
- het kwaliteitsmanagement en de bedrijfsorganisatie.

Gedurende het gehele sloopproces bij de Rotterdamse Glascentrale wordt kritisch gekeken naar primair en secundair hergebruik van de vrijkomende materialen. Ondanks dat we vanwege bedrijfseconomische overwegingen snel en met groot werkmaterieel dienen te slopen, schenken we de nodige aandacht aan maximaal hergebruik van de vrijkomende materialen.

Hieronder volgt een korte samenvatting van bij deze sloop vrijkomende materialen en de wijze waarop het materiaal circulair wordt toegepast:

Glas: Via externe recycling wordt het vrijkomende glas omgesmolten tot nieuw glas

Ijzer: Direct hergebruik, bijvoorbeeld stalen balken (primair hergebruik). Indirect hergebruik (secundair hergebruik) via recycling naar smeltoven

Puin: Wordt ter plekke mobiel gebroken en verwerkt tot granulaat. Het puin wordt omgezet in een gecertificeerde bouwstof dat ter plekke of elders gebruikt kan worden voor bouwwegen of als funderingsmateriaal in de bouw- en GWW sector

Hout: De hoogwaardige houtfractie, A-hout, wordt nuttig toegepast als secundaire grondstof in de houtvezel- en spaanplaatindustrie.

Houtfractie met een lagere kwaliteit, B-hout, wordt ingezet als biobrandstof voor het opwekken van duurzame energie in bio-energiecentrales in binnen- en buitenland.

Gasbeton: Via externe recycling hergebruik in nieuwe gasbetonblokken.

Travertin en marmer: Er zal getracht worden enkele hele platen marmer en Travertin uit de sloop te halen zodat de opdrachtgever de mogelijkheid heeft deze producten te verwerken in de nieuwe ontwikkeling. Een mooie verwijzing naar de historie op deze locatie.

Uiteindelijk blijft er een fractie restafval over die naar een externe sorteerinrichting wordt vervoerd waar deze handmatig verder wordt gesorteerd.

Op deze wijze bereiken BM Bodemanagement en Sloopbedrijf Oosterhout bij het slopen van de Rotterdamse Glascentrale een recyclinggraad van tenminste 95%.



Bijlage 11 Hoogheemraadschap Delfland – Lozen hemelwater op De Rotterdamse Schie

Van: loket@hhdelfland.nl

Gericht aan: [REDACTED]

Cc:

Datum: 19 februari 2019

Ons kenmerk: 2019-003100

Geachte [REDACTED]

Wij hebben uw vraag ontvangen wat betreft het lozen van hemelwater afkomstig van het nieuwbouwplan De Schiewerf.

Het is toegestaan hemelwater te lozen op het oppervlaktewater. Wanneer het debiet groter zal worden dan 100 m³/uur (tijdens een maatgevende bui) zal er een watervergunning moeten worden aangevraagd. Daarnaast geldt de zorgplicht, dit betekend dat het te lozen water geen stoffen mag bevatten die het oppervlaktewater verontreinigen.

Mogelijk dat voor de uitstroomvoorziening een watervergunning moet worden aangevraagd. Wanneer u ontwerp hiervoor heeft, kunt u hiervoor opnieuw een klantvraag indienen zodat wij u hierbij kunnen adviseren.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Hoogheemraadschap van Delfland

Postbus 3061
2601 DB Delft

[REDACTED]

E: loket@hhdelfland.nl

W: <http://www.hhdelfland.nl>



Bijlage 12 Email-advies Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard d.d. 08.01.2019

[REDACTED]

Er zijn wat ons betreft geen belemmeringen om een vergunning af te geven voor dit plan. Indien er onder de woningen langs de Zestienhovensekade geen kelders worden aangebracht zijn er geen bijzondere voorwaarden. Voor het aanbrengen van werken in, aan- of over de Rotterdamse Schie (zoals een brug) zal vergunning moeten worden aangevraagd bij het hoogheemraadschap van Delfland. Het is mogelijk om voor het gehele plan één Watervergunning bij ons aan te vragen waarbij wij voor de werken ter plaatse van de Rotterdamse Schie advies vragen aan Delfland.

Als hier vragen over zijn dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Vergunningverlener

Publiekszaken

[REDACTED]

[REDACTED]

[Chat via Skype for Business](#)

h.vanden.broek@hhs.nl

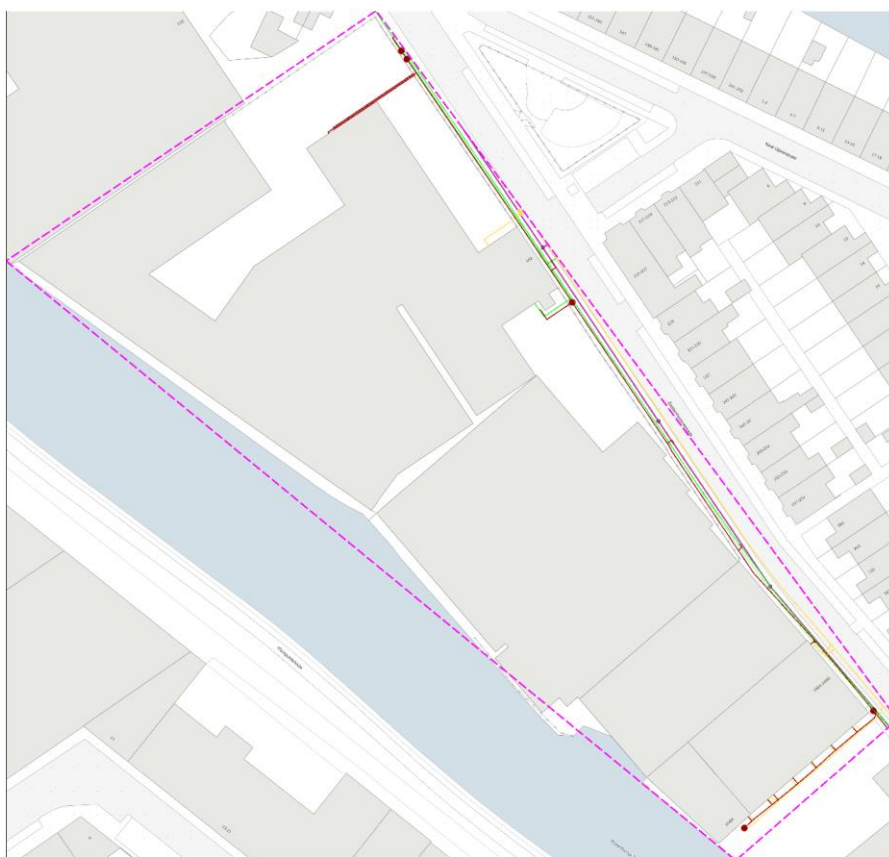
<https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl>



Bijlage 13 Oriëntatie onderzoek kabels en leidingen van het Kadaster



Klic-melding: 9909419454/10 19G130890 - 1	Aanvraagdatum: 08-03-2019	Blz. 1 van 8
Verzamelkaart (alle thema's)	Status: Levering compleet	08-03-2019 11:38



voorblad – compleet rapport separaat toegevoegd aan het omgevingsloket

Alleen



Bijlage 14 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R02- Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam-Akoestisch onderzoek industrielawaai



Rapport 21900056.R02A

In de Stad Vastgoedontwikkeling
Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam
Akoestisch onderzoek Industrielawaai

Alleen voorblad – complete rapport is als bijlage in het OLO geupload.



Bijlage 15 SPA WNP Ingenieurs - Rapport 21900056.R03- Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam- Onderzoek milieuzonering



Rapport 21900056.R03

Bouwplan De Schiewerf in Rotterdam
Onderzoek milieuzonering

www.SPAWNP.nl

Alleen voorblad – complete rapport is als bijlage in het OLO geupload.



Bijlage 16 Email advies ILT iz beperkingen luchtvaart d.d. 05.12.2019

Geachte [REDACTED]

Het plan voor de nieuwbouw van 39 woningen aan de Zestienhovensekade 162 te Rotterdam is door de Inspectie Leefomgeving en Transport beoordeeld en de conclusie is dat het plan geen gevolgen heeft voor de vertrek- en naderingsprocedures van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.

Het plan is ook aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aangeboden voor advies in verband met de correcte werking van communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur (cns apparatuur).

LVNL heeft het volgende per brief met kenmerk PRO/BS/A2019/115/8295 bericht:

"De toetsing door LVNL heeft uitgewezen dat uitvoering van de plannen voor de nieuwbouw van 39 woningen aan de Zestienhovensekade 162 te Rotterdam geen negatieve invloed zal hebben op de correcte werking van de cns apparatuur.

Het advies van LVNL is positief."

Eindconclusie:

De Inspectie kan instemmen met het door u aangeboden plan voor de nieuwbouw van 39 woningen aan de Zestienhovensekade 162 te Rotterdam.

Ik vertrouw er op uw vraag bij deze te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Markvenster Rail en Luchtvaart

Vergunningverlening
Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kingsfordweg 1 | 1043 GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Bijlage 17 Quick Scan Flora en Fauna d.d. 25.11.2019

Notitie

Opdrachtgever: [REDACTED] Ontwikkelen in de Stad B.V.
Auteur:
Betreft: Quick scan beschermde flora en fauna
Zestienhovensekade 162, Rotterdam
Projectnummer: 2175
Datum: 25 november 2019
Status: DEFINITIEF

bSR
Bureau Stadsnatuur
bezoekadres:
Natuurhistorisch Museum Rotterdam
Westzeedijk 345
3015 AA Rotterdam
telefoon: 010 - 266 04 70
e-mail: info@bureaustadsnatuur.nl
www.bureaustadsnatuur.nl

Inleiding

In het kader van herinrichting van een slooplocatie op het adres Zestienhovensekade 162 te Rotterdam is een bestemmingsplanwijziging nodig. In dat kader moet een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld met als onderdeel een natuurparagraaf. Bureau Stadsnatuur heeft voorliggende notitie opgesteld om hier invulling aan te geven. Ten behoeve hiervan is op locatie ecologisch onderzoek verricht in het kader van de Wet natuurbescherming. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1. Ligging van het plangebied.

Methodiek

Het plangebied is op 8 oktober 2019 door een ecooloog van Bureau Stadsnatuur onderzocht op de potentiële aanwezigheid van beschermde functionaliteiten voor diersoorten die jaarrond beschermd zijn en waarvoor bij ruimtelijke ontwikkeling mogelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming is vereist indien aan deze ontwikkeling voor de soort negatieve effecten zijn verbonden. Onderzocht is:

- of het gebied potentie heeft voor in het kader van provinciaal of gemeentelijk beleid beschermde soorten;
- of er (indirecte) aanwijzingen zijn voor het voorkomen van beschermde soorten;
- of er in het kader van de Wet natuurbescherming vervolgonderzoek nodig is.
- aan te geven welke mitigerende maatregelen op grond van de verzamelde gegevens moeten worden genomen om beschermde en waardevolle flora en fauna te ontzien.

Alleen voorblad – complete rapport is als bijlage in het OLO geupload.

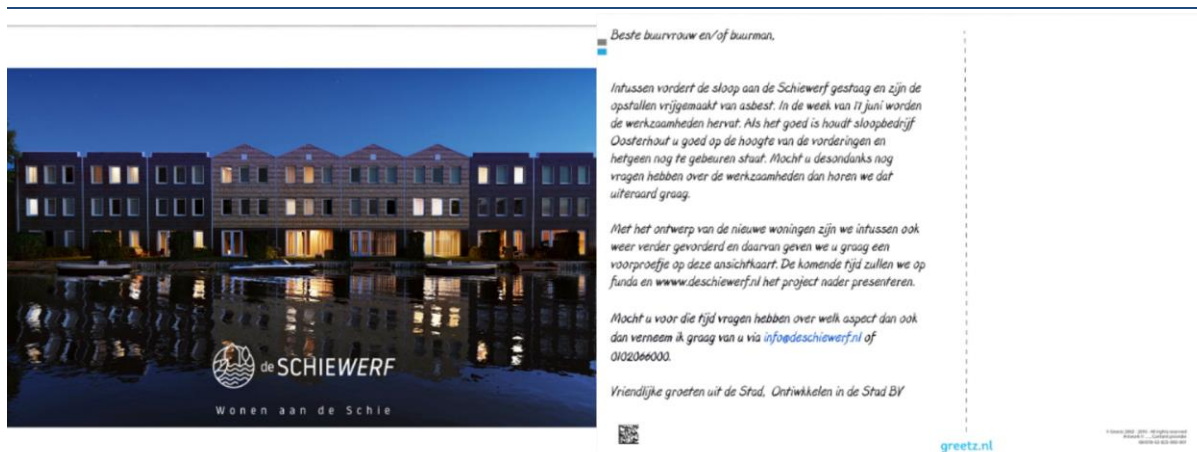


Bijlage 18 Informatie omwonenden

Een aantal voorbeelden van de communicatie met omwonenden.



Verstuurd 20 september 2019



Verstuurd 4 juni 2019



BEWONERSBRIEF (2)

Bouwrijpmaken Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u ongetwijfeld heeft geconstateerd zijn de sloopwerkzaamheden inmiddels in volle gang en is een groot deel van de opstallen inmiddels gesloopt.

De volgende werkzaamheden zijn al uitgevoerd:

- Asbestsaneringswerkzaamheden door Sloopbedrijf Oosterhout B.V. (Alle gebouwen op de locatie zijn nu asbestvrij).
- Het afkoppelen van de elektra, gas en water door de kabel- en leidingbeheerders
- Het bovengronds slopen van een groot deel van de 'laagbouw'.

Momenteel liggen de sloopwerkzaamheden tijdelijk stil. We zijn in afwachting van het verkrijgen van de toestemming van Gemeente Rotterdam om een deel van het trottoir en een deel van de rijweg (1 rijstrook) af te zetten om de sloop van de voorgevels van de loodsen links op het terrein en de hoogbouw op een veilige manier uit te voeren.

Om de veiligheid tijdens deze werkzaamheden te kunnen garanderen zullen tijdelijk (voor de duur van ca 2 weken, en waarschijnlijk vanaf maandag 17 juni 2019) enkele parkeerplaatsen moeten vervallen (nl. op het trottoir t.p.v. de afzetting).

Wij begrijpen dat dit lastig kan zijn voor u. Als dit voor onoverkomelijke parkeerproblemen gaat zorgen kunnen wij wellicht een tijdelijke voorziening treffen op het rechterdeel van het projectterrein. Indien dat wenselijk is verzoeken wij u dat kenbaar te maken via onderstaande contactgegevens.

Als u vragen en/of opmerkingen heeft kunt u ook contact opnemen met één van onze bedrijven (telefonisch of per email). De contactgegevens treft u hieronder aan.

Wij garanderen u dat wij uw vragen en/of opmerkingen op gepaste wijze in behandeling zullen nemen.

De contactgegevens:

BM BodemManagement BV:

Kantoor

Email

Sloopbedrijf Oosterhout B.V.

Kantoor

Email

Verstuurd maart 2019

BEWONERSBRIEF (4)

Bouwrijp maken Zestienhovensekade 162-166 te Rotterdam

Oosterhout/Rotterdam, oktober 2019.

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u ongetwijfeld heeft geconstateerd zijn de sloopwerkzaamheden nagenoeg afgerond. De betonvloeren en gebouwfundaties zijn inmiddels gesloopt en het vrijgekomen puin is ter plekke in depot gezet.

Binnenkort zal het vrijgekomen slooppuin ter plekke door een gecertificeerde puinbreekinstallatie verwerkt worden en zal het daarbij vrijkomende granaat worden afgevoerd.

Naar verwachting zal dit in de 2^e helft van oktober 2019 gaan plaatsvinden. Tijdens deze werkzaamheden die 1 tot 2 weken gaan duren zal er sprake zijn van intensief transport vanwege het afvoeren van het puin/granaat. Wij rekenen op uw begrip hier voor.

Tevens zijn we tijdens het slopen van de gebouwfundaties op de aanwezigheid van een asbesthoudende bekisting gestuit. Dit is reeds in kaart gebracht door een erkend asbestinventarisatiebureau en zal binnenkort door ons verwijderd worden.

Het breken en verwijderen van het asbest zijn de laatste werkzaamheden waarbij Sloopbedrijf Oosterhout B.V. betrokken zal zijn.

Mede namens het sloopbedrijf bedanken wij u voor de prettige samenwerking tot nu toe en spreken het vertrouwen uit dat we deze (laatste) sloopfase op een goede wijze afgerond kan worden.

Direct aansluitend op de sloopwerkzaamheden zullen door BM BodemManagement de voorbereidingen getroffen worden voor de nog uit te voeren bodemsanering op locatie.

Op de eerste plaats zal een nader bodemonderzoek op locatie plaatsvinden. Vervolgens zal een saneringsplan worden ingediend voor de verwijdering van de aanwezige bodemverontreiniging. Tijdens de procedure zal er geen activiteit op de locatie plaatsvinden.

De locatie zal uiteraard wel afgesloten blijven met een bouwhekwerk.

Voor eventuele vragen/opmerkingen over het project kunt u contact opnemen via de volgende telefoonnummers en emailadressen:

Sloopwerkzaamheden:

Sloopbedrijf Oosterhout B.V.

Kantoor 0162 455 900

Bodemonderzoek en saneringen:

BM BodemManagement BV

Kantoor: 085-2733544

Wij vertrouwen erop u hiermee naar behoren te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet
BM BodemManagement BV/ Sloopbedrijf Oosterhout
Hans Morshouwer en Noud van Rijswijk

Verstuurd oktober 2019