BOdG ruimtelijk advies

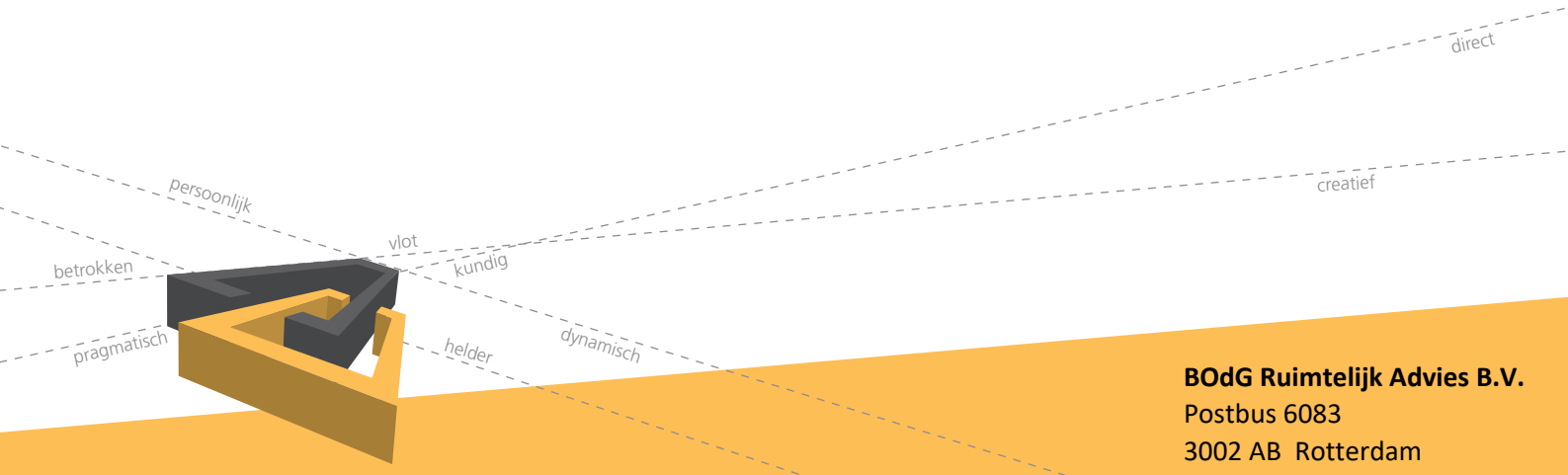
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
BRANDWEERKAZERNE RIETBROEK HOOGVLIET

9 februari 2017

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

BRANDWEERKAZERNE RIETBROEK HOOGVLIET

Datum	9 februari 2017
In opdracht van	Gezamenlijke Brandweer



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

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Ligging en begrenzing 7
1.3 Vigerend bestemmingsplan 8
1.4 Procedure 8

2. BELEIDSKADER 9

2.1 Nationaal beleid 9
2.2 Provinciaal beleid 10
2.3 Gemeentelijk beleid 10

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT 13

3.1 Bestaande situatie 13
3.2 Projectbeschrijving 14

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN 17

4.1 Water 17
4.2 Milieuzonering 18
4.3 Geluid 19
4.4 Luchtkwaliteit 19
4.5 Externe veiligheid 20
4.6 Bodem 21
4.7 Archeologie 22
4.8 Flora en fauna 23
4.9 Duurzaamheid 24
4.10 Milieueffectrapportage 24

5. UITVOERBAARHEID 27

5.1 Financiële uitvoerbaarheid 27
5.2 Vooroverleg 27

6. CONCLUSIE 29

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

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

De huidige kazerne van de vrijwillige brandweer van Hoogvliet voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Vandaar dat de brandweer graag een nieuwe kazerne wil realiseren. Door de gemeente Rotterdam is een perceel aan de Rietbroek aangedragen als mogelijke locatie. Het betreft hier een locatie, gelegen tussen de metrobaan en de wijk Boomgaardshoek. Het geldende bestemmingsplan “Boomgaardshoek” staat realisatie van de kazerne hier niet toe. Om een omgevingsvergunning te kunnen verlenen ten behoeve van de bebouwing en het gebruik, is het noodzakelijk om af te wijken van het bestemmingsplan. Dit document dient daartoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen in de zuidwesthoek van de Hoogvlietse wijk Boomgaardshoek. Zoals aangegeven is de beoogde locatie van de brandweerkazerne gesitueerd tussen de metrobaan en de weg Rietbroek. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zijn enkele nutsgebouwen aanwezig. Het projectgebied zelf is onverhard en in gebruik als groenzone, bestaande uit gras en bomen. De begrenzing van het projectgebied is gebaseerd op de uit te geven gronden.

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

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Boomgaardshoek". Dit plan is op 24 april 2007 vastgesteld door de gemeenteraad en onherroepelijk sinds 5 oktober 2007.

Het projectgebied is gelegen binnen de bestemming 'Groen'. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor parken, plantsoenen, openbare nutsvoorzieningen, waterpartijen, speelgelegenheden, ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden. Op deze gronden zijn alleen in de bestemming passende bouwwerken toegestaan.

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

Ter plaatse van het projectgebied staat de geldende bestemming uit het bestemmingsplan “Boomgaardshoek” de bouw van de brandweerkazerne niet toe. Het bestemmingsplan bevat ook geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan de kazerne gebouwd kan worden.

1.4 *Procedure*

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

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

2. BELEIDSKADER

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

2.1 Nationaal beleid

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

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

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

Naast de in het Barro opgenomen nationale belangen is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

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

Conclusie
De bouw van een brandweerkazerne heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De ontwikkeling is in overeenstemming met de structuurvisie en het Barro. In artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt een stedelijke ontwikkeling omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Ondanks dat een brandweerkazerne aangemerkt kan worden als 'andere stedelijke voorziening', blijkt uit jurisprudentie dat kleinschalige ontwikkelingen niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt. Zodoende wordt de bouw van een brandweerkazerne niet als zodanig

gekwalifieerd, zodat gesteld wordt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit, Verordening ruimte 2014
Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken 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.

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

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

Conclusie
Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt beoogd om binnen het projectgebied een nieuwe kazerne voor de vrijwillige brandweer van Hoogvliet te realiseren. De voorgenomen herontwikkeling vindt plaats in bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. Gesteld wordt dat realisatie van de kazerne past binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030
De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie.

De stadsvisie gaat niet concreet in op de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne in Hoogvliet. Wel wordt met betrekking tot Hoogvliet gesteld, dat de ingeslagen weg naar een vraaggerichte herstructureringsstrategie in combinatie met een sterke sociale aanpak gevolgd moet blijven worden. Hoogvliet blijkt prima mogelijkheden te bieden om de populaire

groenstedelijke woonmilieus te realiseren, waarbij het stadshart is aangemerkt als één van de herstructureringsgebieden. Bij een goed woon- en leefmilieu behoren ook de noodzakelijke voorzieningen op peil te zijn.

Conclusie
Het beoogde voornemen betreft een verplaatsing van de huidige kazerne, aangezien deze niet meer voldoet aan de huidige eisen. Het betreft een noodzakelijke voorziening voor een goed werkende bebouwde omgeving. Nieuwbouw van de brandweerkazerne past dan ook binnen het gemeentelijk beleid.

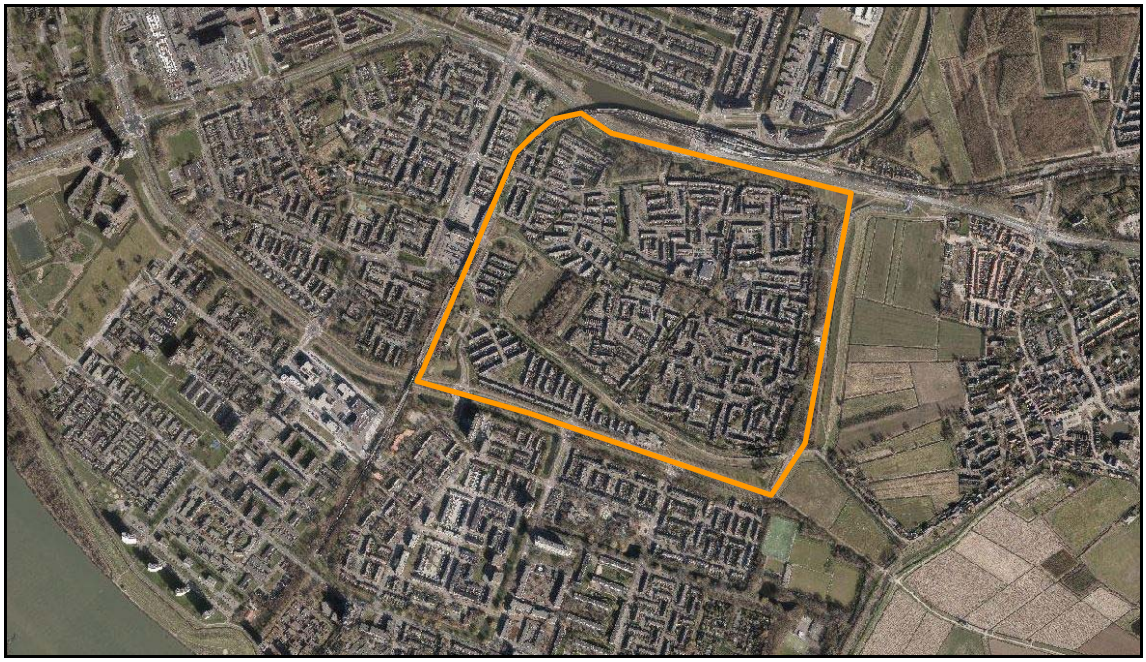
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 Bestaande situatie

Het oorspronkelijke dijkdorp Hoogvliet werd tezamen met Pernis in 1934 door Rotterdam geannexeerd. Na de Tweede Wereldoorlog transformeert het dorp in de eerste Nederlandse satellietstad: een nieuwe woonplek voor werknemers in de Rotterdamse haven. Door deze expansie is vrijwel het gehele oorspronkelijke dorp verdwenen en ontstond in twintig jaar tijd een stad met bijna 40.000 inwoners. Uitgangspunt bij de bouw van het nieuwe Hoogvliet was het scheiden van functies zoals wonen, werken, verkeer en recreatie. Het oorspronkelijke model betrof hierbij een 'bloem-model': het stadscentrum vormde het hart met daaromheen de woonwijken als 'blaadjes'. Door een explosie in het havengebied van Pernis veranderden de inzichten met betrekking tot de ruimtelijke inrichting van het havengebied. Dit had als gevolg, dat het oorspronkelijke ontwerp van Hoogvliet werd aangepast.

Het projectgebied is gelegen in de wijk Boomgaardshoek, dat wordt omsloten door de wegen Aveling (zuiden) en Groene Kruisweg (noorden), de metrolijn (westen) en de Deeldijk (oosten). Deze wijk bevindt zich direct ten oosten van het stadshart van Hoogvliet. Boomgaardshoek is vrijwel geheel in de jaren '80 van de vorige eeuw gebouwd. In tegenstelling tot de heldere en ruim opgezette stedenbouwkundige structuur in de overige Hoogvlietse wijken, is in Boomgaardshoek vrijelijk geëxperimenteerd met woonerven, doodlopende straatjes en het handhaven van bestaande elementen zoals dijklichamen en sloten. Door de opzet in woonerven en de gefaseerde bouw bestaat de wijk uit vele kleine buurtjes. Daarnaast is in Boomgaardshoek geen hoogbouw aanwezig; het merendeel van de wijk bestaat uit eengezinswoningen. Het woonmilieu van de wijk kan beschouwd worden als 'tuinstad met overwegend laagbouw'. De ruime en 'landelijke' opzet van de wijk moest duidelijk concurrerend zijn met verder gelegen forensendorpen en plaatsen.



Afbeelding 3: De Hoogvlietse wijk Boomgaardshoek.

Boomgaardshoek is een wijk met een groen karakter. Het meeste openbaar groen bevindt zich aan de randen van de wijk en vormt de groene buffer met de hoofdverzamelwegen Groene Kruisweg, Duifhuisweg en de Aveling. Aan de oostzijde van de wijk is open ruimte gelegen die Hoogvliet scheidt van de gemeente Albrandswaard en die tevens een reserveringszone vormt voor de Rijksweg A4. Verder ligt verspreid in de wijk een aantal grasvelden met bomen, veelal zijn hier ook speelplekken gesitueerd. De wegen en erven binnen de wijk worden begeleid door bomen. Karakteristiek voor Boomgaardshoek is de aanwezigheid van het oude dijklichaam Welhoeksedijk/ Hoogvlietsedijk. Dit dijklichaam vindt zijn oorsprong in Portugaal en loopt door Boomgaardshoek om vervolgens te eindigen bij metrostation Hoogvliet.

Het projectgebied is gelegen in de zuidwesthoek van Boomgaardshoek en bevindt zich tussen de metrolijn en de weg Rietbroek. Deze locatie is gelegen in de groene overgangszone tussen de metrobaan en de wijk Boomgaardshoek. Deze groene overgangszone maakt deel uit van de groene voegen die Hoogvliet dooraderen. Desondanks bevinden zich in de directe omgeving van het projectgebied al diverse andere bouwwerken. Het betreffen hier technische ruimten voor de metrolijn. Het projectgebied is momenteel onbebouwd en in gebruik bij een schapenboer.

Afbeelding 4: Globale positie van het projectgebied (oranje omkaderd) en de directe omgeving.

3.2 *Projectbeschrijving*

De huidige kazerne van de vrijwillige brandweer van Hoogvliet voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Vandaar dat de brandweer graag een nieuwe kazerne wil realiseren. Door de gemeente Rotterdam is een perceel aan de Rietbroek aangedragen als mogelijke nieuwe locatie.

Zoals aangegeven, is de projectlocatie gelegen in de groene overgangszone tussen de metrobaan en de wijk Boomgaardshoek. Om het groene karakter van deze zone te behouden, zijn randvoorwaarden opgesteld waarin is bepaald dat het grondoppervlak van de kazerne niet meer dan 380 m^2 mag bedragen. De positionering van het bebouwingsvlak is zodanig gekozen, dat tussen de kazerne en de bestaande bebouwing sprake is van voldoende groene tussenruimte. Hierdoor wordt de vorming van een dichte bebouwingswand voorkomen.

De nieuwbouw wordt voorzien van een groene inpassing, zodat de overgangszone van de metrobaan naar de wijk voelbaar is. Om die reden worden diverse nieuwe bomen aangebracht. Deze dienen tevens ter compensatie van de te kappen bomen.

De bebouwing wordt als één volume uitgevoerd, waarbij de feitelijke bouwhoogte net iets meer dan zeven meter bedraagt. Daarmee wordt voldaan aan de maximale bouwhoogte van 8 meter die op grond van de randvoorwaarden is toegestaan. Ook de gevels zijn conform de randvoorwaarden uitgevoerd met al dan niet te openen ramen en deuren. De kazerne wordt georiënteerd op de Rietbroek en ook via de bestaande wegenstructuur op die weg ontsloten.

De benodigde parkeerplaatsen worden overwegend gerealiseerd aan de noordzijde van de kazerne. Het parkeerterrein wordt hierbij door middel van een haag groen omzoomd. Ook deze omzoming draagt bij aan het behoud van het groene karakter.

Afbeelding 5: Schematische weergave van de te realiseren brandweerkazerne (projectgebied oranje omkaderd).

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 Water

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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid; het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Dit programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied een brandweerkazerne te realiseren. Omdat de gronden momenteel geheel onverhard zijn, leidt deze herontwikkeling tot een toename van het verhard oppervlak. Deze toename bedraagt circa 848 m^2. Conform het beleid van het waterschap dient deze toename gecompenseerd te worden. Dit gebeurt door verbreding van een bestaande watergang binnen hetzelfde peilgebied. Hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd.

De riolering wordt aangesloten op een IBA, die vervolgens aangesloten wordt op de bestaande schoonwaterriolering aan de noordzijde van het gebouw.

Omdat het hemelwater dat in het projectgebied valt wordt afgevoerd via het schoonwaterriool, is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK´s-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating. De kazerne wordt overigens uitgerust met een gescheiden rioolstelsel en wordt aangesloten op het bestaande systeem.

Het projectgebied is niet gelegen op een waterkering of binnen de daarbij behorende beschermingszones. De dichtstbijzijnde waterkering is op ruim 425 meter ten zuiden van het projectgebied gelegen. Het betreft hier een primaire waterkering die gesitueerd is langs de Oude Maas.

4.2 Milieuzonering

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

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

Een brandweerkazerne wordt in de VNG-uitgave als een categorie 3-inrichting aangemerkt (SBI-code 8425). Hierdoor is sprake van een hindercontour van 50 meter voor het aspect 'geluid'. Binnen deze hindercontour zijn enkele milieugevoelige objecten voorzien. Het betreft hier een aantal woningen aan de Springvloed.

Met een akoestisch onderzoek[1] is onderzocht wat de invloed van de brandweerkazerne is op het woon- en leefklimaat van de woningen aan de Springvloed. Ook de woningen aan de Henk Sneevlietstraat zijn in dit onderzoek betrokken. Hierbij wordt overigens onderscheid gemaakt in de situatie met uitruk (met sirene) en zonder uitruk (zonder sirene). Uit de rekenresultaten blijkt, dat ter plaatse van de woningen aan de Henk Sneevlietstraat voldaan wordt aan de in het Activiteitenbesluit opgenomen grenswaarden ten aanzien van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het piekniveau.

Voor de woningen aan de Springvloed blijkt, dat met name in de avond- en nachtperiode overschrijdingen optreden van de normstelling. Deze overschrijdingen worden veroorzaakt door het uitrukken met sirene. Uit gegevens van de brandweer van de afgelopen jaren (2015-2016) blijkt dat tussen 23.00 en 7.00 uur circa 17 uitrukken per jaar plaatsvinden. Dit betreft zogenaamde P1-uitrukken waarbij conform landelijke instructie de sirene inwerking moet zijn. Op basis hiervan wordt gesteld dat het aantal overschrijding per jaar gering is. Daarbij is de tijdsduur van deze piekgeluiden zeer beperkt, namelijk enkele seconden op het terrein en vanaf vertrekken circa 15 seconden tot het voertuig op de openbare weg op snelheid is. Daarnaast is het treffen van geluidwerende maatregelen is vanuit stedenbouwkundig en/of

[1] IDDS, Akoestisch onderzoek industrielawaai Brandweerkazerne Rietbroek Hoogvliet, februari 2017, projectnummer: 1605J287/DBI/rap1.1.

financieel oogpunt niet mogelijk en wordt dient de brandweer een groter maatschappelijk belang. Conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening is het tevens verdedigbaar om inherente maximale geluidniveaus, zoals ten gevolge van het uitrukken bij ongevallen en brandbestrijding, niet te toetsen. In dat geval voldoet de inrichting aan de gestelde grenswaarden. Op grond hiervan worden de geluidniveaus toelaatbaar geacht. Wel dient bij de melding in het kader van het Activiteitenbesluit een maatwerkvoorschrift opgesteld te worden.

4.3 Geluid

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

Een brandweerkazerne wordt niet aangemerkt als een geluidsgevoelig object. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is daarom niet noodzakelijk. Zoals in § 4.2 al is aangegeven, leidt realisatie van de kazerne ook niet tot onaanvaardbare geluidniveaus ter plaatse van de dichtstbijzijnde (milieugevoelige) objecten. Het aspect 'geluidhinder' vormt geen belemmering voor realisatie van een brandweerkazerne binnen het projectgebied.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur ‘Niet in betekenende mate’ (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. De verkeersaantrekkende werking van een dergelijk project is vele malen groter, dan die van realisatie van een brandweerkazerne. Een dergelijke inrichting leidt tot ten hoogste enkele tientallen extra verkeersbewegingen per dag. Omdat de kazerne verder ook geen PM_{10} en NO_2 genereert, wordt de voorgenomen ontwikkeling als *niet in betekenende* mate beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

4.5 *Externe veiligheid*

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

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

Op 4 februari 2014 hebben het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en het Rotterdamse college van burgemeester en wethouders de veiligheidscontour 'Botlek-Vondelingenplaat' vastgesteld. Binnen deze contour is ruimte gereserveerd voor risicovolle activiteiten. Dit betekent, dat binnen de veiligheidscontour naast Bevi-inrichtingen uitsluitend kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd kunnen zijn, voor zover deze een functionele binding hebben met een risicovolle inrichting of met het gebied waarvoor de veiligheidscontour wordt vastgesteld. De voorziene brandweerkazerne is gelegen buiten de veiligheidscontour 'Botlek-Vondelingenplaat'. Deze contour vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling van het projectgebied.

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

Transportroute door buis

In en om Hoogvliet zijn diverse leidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De dichtstbijzijnde leiding is circa 1.220 meter ten oosten van het projectgebied gesitueerd. Het betreft hier een propeenleiding met een diameter van circa 6,6 inch en een werkdruk van maximaal 100 bar. Volgens de Risicokaart[2] strekt de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour zich uit tot 75 meter en het invloedsgebied tot 100 meter aan weerszijden van de leiding. Het projectgebied is buiten deze contouren gelegen.

Direct ten noorden van de rijksweg A15 is een chloorleiding gelegen. Deze leiding heeft een berekenende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 235 meter en een invloedsgebied groepsrisico van zo'n 1.500 meter. Omdat het projectgebied op ruim 2.000 meter afstand is gelegen, vormen ook deze contouren geen belemmering. Voor de overige leidingen geldt, dat het projectgebied is gelegen buiten de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en buiten de inventarisatie-afstand voor het groepsrisico.

Transportroute over weg

Zowel over de rijksweg A15 als over de Groene Kruisweg worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Aangezien de A15 op circa 1.900 meter van het projectgebied is gelegen en

[2] www.risicokaart.nl.

volgens het Besluit transportroutes externe veiligheid op een afstand van 200 meter of meer van een transportroute geen ruimtelijke beperkingen gelden, vormt deze risicobron geen beperking voor realisatie van de brandweerkazerne.

Uit het bestemmingsplan “Hoogvliet Stadshart” blijkt ten aanzien van de Groene Kruisweg, dat hier geen sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde. De factor ten opzichte van deze waarde is namelijk 0,86. Gezien de persoonsdichtheid rondom de Groene Kruisweg en de afstand van het projectgebied tot aan deze weg, heeft realisatie van de brandweerkazerne geen significant effect op het groepsrisico.

Transport gevaarlijke stoffen over water
Over de Oude Maas worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. In het basisnet Water is deze vaarweg aangewezen als 'zeevaartcorridor met toetsafstand'. De bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour komt echter niet over de oeverlijn. Het plasbrandaandachtsgebied strekt zich uit tot 40 meter landinwaarts vanaf de waterlijn. Aangezien het projectgebied op zo’n 1.130 meter van de Oude Maas ligt, vormen deze contouren geen belemmering.

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

Stationaire inrichting
Uit de risicokaart wordt opgemaakt, dat de dichtstbijzijnde stationaire risicobron op zo’n 665 meter ten zuidoosten van het projectgebied is gelegen. Het betreft hier een brandstofservicestation zonder LPG-doorzet aan de Zetangel. De bij deze bron behorende risicocontouren blijven binnen de inrichtingsgrens en vormen geen belemmering voor de realisatie van een brandweerkazerne binnen het projectgebied.

In de omgeving van Hoogvliet zijn daarnaast nog enkele inrichtingen die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn. Het gaat hierbij om Shell Nederland Raffinaderij, Shell Nederland Chemie en een LPG-tankstation aan de Vondelingenweg. Ook voor deze inrichtingen geldt, dat zowel de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren als het invloedsgebied zich niet uitstrekken over het projectgebied. Deze bronnen vormen geen belemmering.

Conclusie
Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aanwezige risicobronnen geen belemmering vormen voor realisatie van een brandweerkazerne binnen het projectgebied.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico’s voor mens en ecosystemen vervolgens

onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Ter plaatse van het projectgebied is een bodemonderzoek[3] uitgevoerd. Het vooronderzoek geeft geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten. Vandaar dat het onderzoeksgebied is onderzocht conform de strategie 'onverdachte niet-lijnvormige locatie'.

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in juli 2016, waarbij in het onderzoeksgebied in totaal 4 boringen zijn verricht. De diepte varieert van 1,0 tot circa 2,5 meter beneden maaiveld (m-mv). Hiervan is er één afgewerkt met een peilbuis ten behoeve van de bemonstering van het grondwater.

Uit de analyseresultaten blijkt, dat de zintuiglijk onverdachte boven- en ondergrond niet verontreinigd is. In het grondwater is een lichte verontreiniging met barium, zink en dichloormethaan aangetroffen. De licht verhoogde concentraties barium en zink worden beschouwd als natuurlijk verhoogde achtergrondconcentraties. Voor de aangetroffen lichte verontreiniging met dichloormethaan kan vooralsnog geen oorzaak aangewezen worden. Deze concentratie is in geen enkel opzicht te relateren aan het (historisch) gebruik van de locatie en is zo marginaal verhoogd ten opzichte van de streefwaarde, dat aanvullend onderzoek (eventueel op basis van een aangepaste onderzoeksstrategie) of nadere maatregelen niet noodzakelijk worden geacht. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het terrein geschikt voor de huidige en de toekomstige bestemming. De aanwezige bodemkwaliteit staat de voorgenomen ontwikkeling daarom niet in de weg.

4.7 Archeologie

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

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

Volgens de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart bevindt het projectgebied zich in gebied met een 'redelijk tot hoge archeologische verwachting direct onder maaiveld of dieper'. Hierdoor is het noodzakelijk dat bouw- en graafwerkzaamheden worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Voor het projectgebied betreffen het

[3] Inventerra, Verkennend bodemonderzoek Rietbroek ong. te Hoogvliet, juli 2016, rapportnummer 16-2148-R01JV.

werkzaamheden die dieper reiken dan 0 m beneden maaiveld en die tevens een oppervlak beslaan van meer dan 200 m^2. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam heeft per brief[4] laten weten, dat archeologisch onderzoek vooralsnog niet noodzakelijk is. De gestelde marge van toegestane diepteverstoring wordt weliswaar overschreden, maar de kans wordt klein geacht dat het geplande graafwerk een bedreiging vormt voor archeologische sporen of vondsten.

4.8 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deeluitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit een uitgevoerde quickscan[5] blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en niet is aangemerkt als weidevogelgebied. Deze natuurgebieden liggen op grote afstand van het projectgebied (meer dan 1 kilometer) en worden niet beïnvloed door de beoogde ontwikkeling. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

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

Het projectgebied was tot voor kort in gebruik als schapenweide met enkele bomen. Op basis van de uitgevoerde quickscan blijkt dat binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden, als potentieel strikter beschermde natuurwaarden alleen algemene broedvogels (niet jaarrond beschermd) zijn aangetroffen. Doordat de kans bestaat dat broedende vogels aanwezig zijn in de nabijheid van de werkzaamheden, wordt aanbevolen het grondwerk, maar ook voorbereidende werkzaamheden als het verwijderen van bomen / beplantingen uit te voeren buiten het broedseizoen: ná half juli en vóór half maart. Het verstoren van broedende vogels is conform de Flora-en faunawet niet toegestaan.

Realisatie van de brandweerkazerne leidt niet tot negatieve effecten. De aanwezige flora en fauna staat de voorgenomen ontwikkeling daarom niet in de weg.

---

[4] Buro Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, A2016137 Brandweerkazerne Hoogvliet, 8 augustus 2016, briefkenmerk AS16/14668 – 16/0507533.

[5] Buro Maerlant, Rotterdam Brandweerkazerne Hoogvliet; Ecologische quickscan, juli 2016.

4.9 *Duurzaamheid*

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

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

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

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

De ontwikkeling van een brandweerkazerne draagt bij aan ambitie 1, aangezien deze voorziening bijdraagt aan een meer veilige stad. Daarnaast wordt de nieuwe kazerne ook zo duurzaam mogelijk gerealiseerd, bijvoorbeeld door het toepassen van duurzame bouwmaterialen. Daar waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van waterdoorlatende bestrating, wat eveneens bijdraagt aan ambitie 1, aangezien hierdoor het hemelwater langer vastgehouden, dan wel direct kan infiltreren. Vanzelfsprekend wordt het pand volgens het huidige Bouwbesluit gebouwd, waardoor ten opzichte van de huidige kazerne sprake is van een energiezuiniger pand. Andere duurzaamheidsmaatregelen die mogelijk in de toekomst nog genomen kunnen worden zijn het toepassen van waterbesparende kranen, energiezuinige verlichting, het aanbrengen van zonnepanelen, een groen dak en dergelijke.

4.10 *Milieueffectrapportage*

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.-(beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

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

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

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

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

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

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

5.2 Vooroverleg

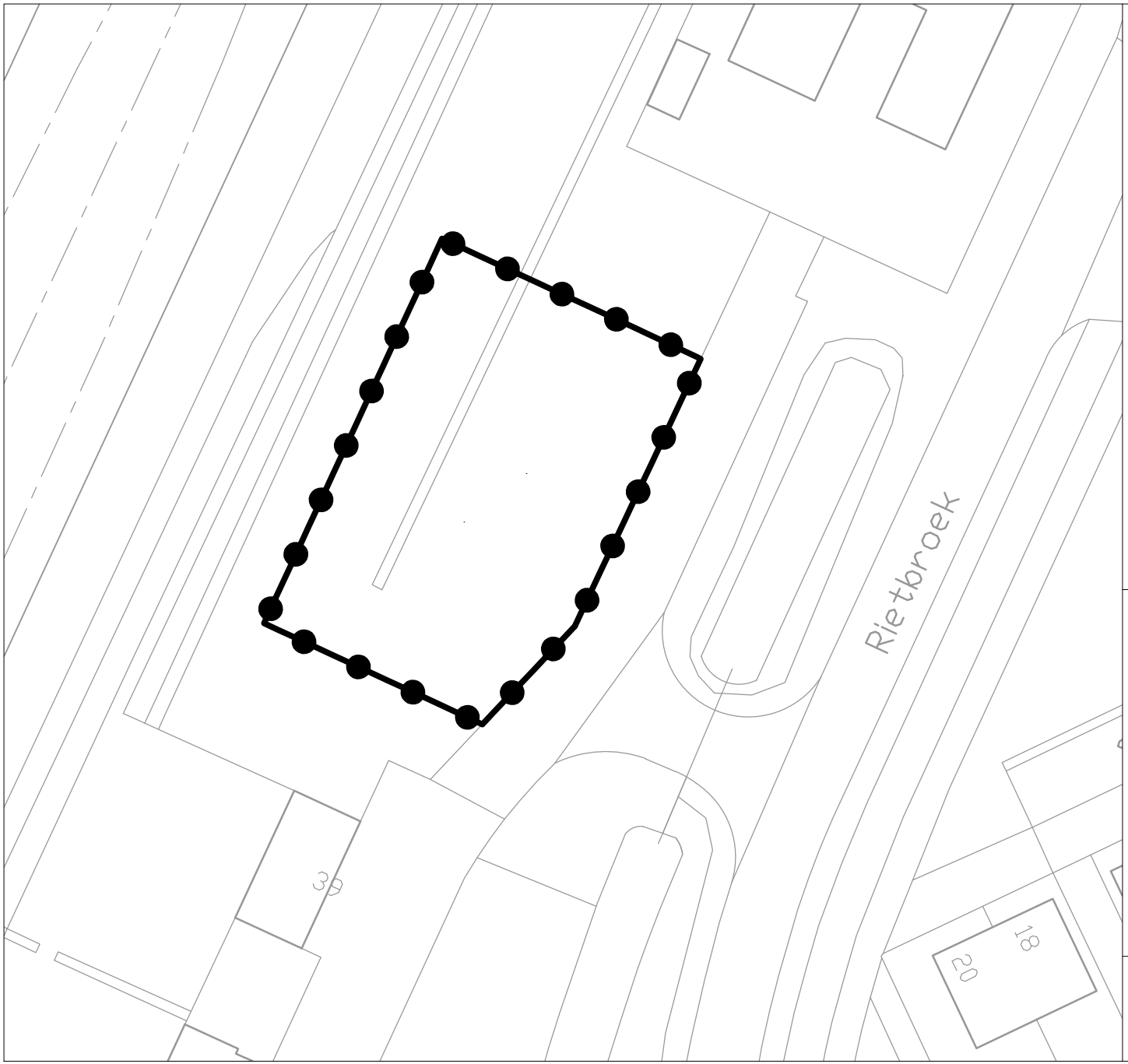
Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing wordt daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Daarbij is alleen van het Waterschap Hollandse Delta een formele reactie ontvangen. Van de overige overlegpartners is geen reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied.

Het waterschap heeft aangegeven merkt op dat in de ruimtelijk onderbouwing wordt gesproken over het in 2016 van kracht wordende nieuw waterbeheerplan. Inmiddels is dit van kracht. De betreffende passage in de onderbouwing is hierop aangepast. Verder staat aangegeven dat compenserend oppervlaktewater gerealiseerd kan worden door een van de in de omgeving aanwezige watergangen te verbreden/verdiepen. Verdiepen van een watergang leidt niet tot compensatie omdat daarmee het bergend vermogen van het oppervlaktewatersysteem niet wordt vergroot. Bij verbreden is dat wel het geval. Ook nog de aanvullende opmerking dat compenseren in beginsel zo dicht mogelijk bij de projectlocatie moet plaatsvinden. Als dat niet kan in ieder geval in hetzelfde peilgebied. Mocht ook die optie niet mogelijk zijn, dan is compensatie in een lager gelegen peilgebied nog een optie. Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap en is ervoor gekozen om een bestande watergang te verbreden, dan wel te voorzien van een natuurlijke oever. Hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd. Qua ruimtelijke inpassing geeft het waterschap aan voorts geen bezwaren te hebben.

6. CONCLUSIE

De huidige kazerne van de vrijwillige brandweer van Hoogvliet voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Vandaar dat zij graag een nieuwe kazerne willen realiseren. Door de gemeente Rotterdam is een perceel aan de Rietbroek te Hoogvliet aangedragen als mogelijke locatie. Uit het beleidshoofdstuk blijkt dat realisatie van een kazerne op deze locatie in overeenstemming is met de overige genoemde beleidsvelden en wet- en regelgeving van de diverse overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt daarnaast, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Wel is het vanuit het oogpunt van milieuzonering een maatwerkvoorschrift noodzakelijk. Gezien het maatschappelijk belang van deze kazerne, is een maatwerkvoorschrift acceptabel en uitvoerbaar.

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



VERKLARING

Projectgebied

Projectgrens

project:

Brandweerkazerne Rietbroek Hoogvliet

gemeente:

Rotterdam

betreft:

Projectkaart t.b.v. ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning

opdrachtgever:

Gezamenlijke Brandweer

datum : 9 februari 2017

schaal : 1 : 1.000

BOdG ruimtelijk advies

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