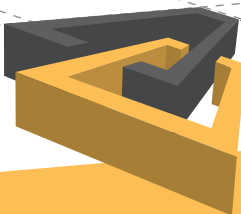


re·BUS

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING **COOLSESTRAAT**



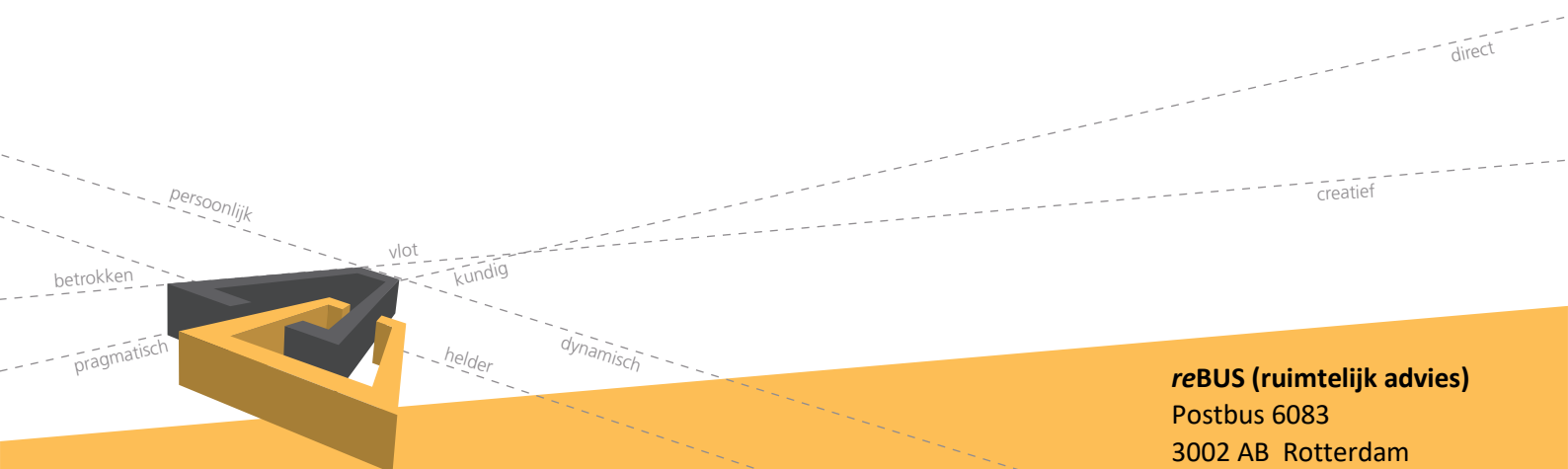
14 oktober 2019

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

COOLSESTRAAT

Datum	14 oktober 2019
In opdracht van	Fullhouse BV

Opgesteld in samenwerking met  **BODG**
ruimtelijk advies



reBUS (ruimtelijk advies)
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.re-BUS.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Nationaal beleid.....	9
2.2 Provinciaal beleid.....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	11
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	13
3.1 Bestaande situatie	13
3.2 Projectbeschrijving	13
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	17
4.1 Water	17
4.2 Milieuzonering	17
4.3 Geluid.....	18
4.4 Luchtkwaliteit	19
4.5 Externe veiligheid	20
4.6 Bodem.....	21
4.7 Archeologie	21
4.8 Flora en fauna	22
4.9 Duurzaamheid.....	23
4.10 Besluit m.e.r.....	24
5. UITVOERBAARHEID.....	25
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	25
5.2 Vooroverleg	25
6. CONCLUSIE	27

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

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

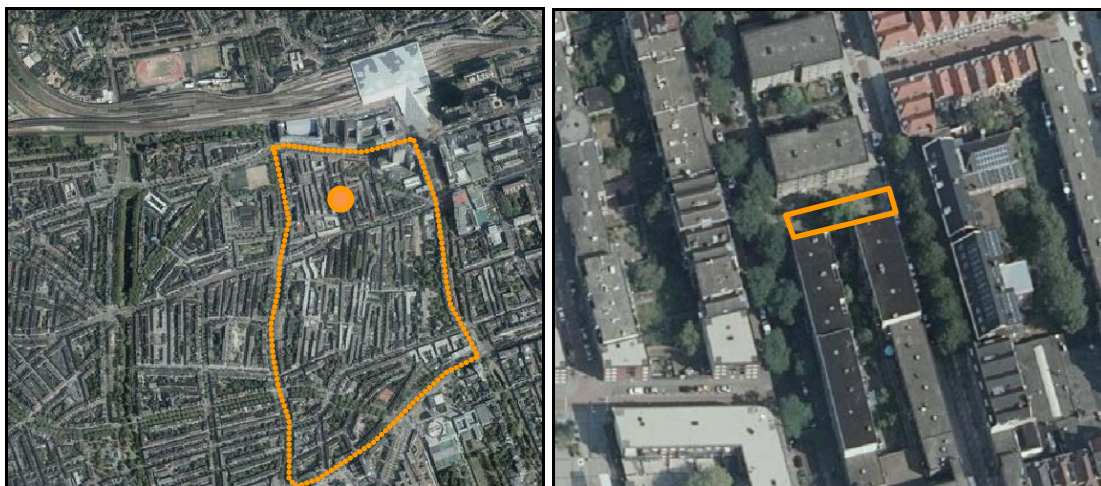
Aan de Coolsestraat, ter hoogte van de aansluiting op de Drievriendenstraat, bevindt zich een nog onbebouwde locatie die vooral in het oog springt door twee (deels begroeide) blinde gevels. Op grond van het geldende bestemmingsplan “Oude Westen” is de grond uitsluitend bedoeld voor een verblijfsfunctie (zie § 1.3), maar feitelijk ontbreekt hier de afronding van het bestaande bouwblok. Het voornemen bestaat deze afronding (alsnog) te realiseren via de bouw van een viertal grondgebonden eengezinswoningen.

De ontwikkeling sluit aan bij het project *Klein & Fijn* van de gemeente Rotterdam, waarbij gestreefd wordt naar het optimaal benutten van nog onbebouwde kavels in het centrum van de stad. Dergelijke kleinschalige woningbouwontwikkelingen kunnen immers sterk bijdragen aan de stedelijke structuur.

Omdat de beoogde woonfunctie in strijd is met het geldend juridisch-planologisch kader, dient met een omgevingsvergunning afgeweken te worden van het bestemmingsplan. Dit document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied is gelegen tussen de Coolsestraat en de Drievriendenstraat in het noordelijk deel van de wijk ‘Het Oude Westen’ (tussen het Weena en de West-Kruiskade). Het grootste deel van het projectgebied is gelegen op het perceel dat kadastraal bekend staat als Rotterdam, sectie S, nummer 5093. Slechts een klein deel valt binnen perceel 5021 (zie ook de bij dit document behorende projectkaart).



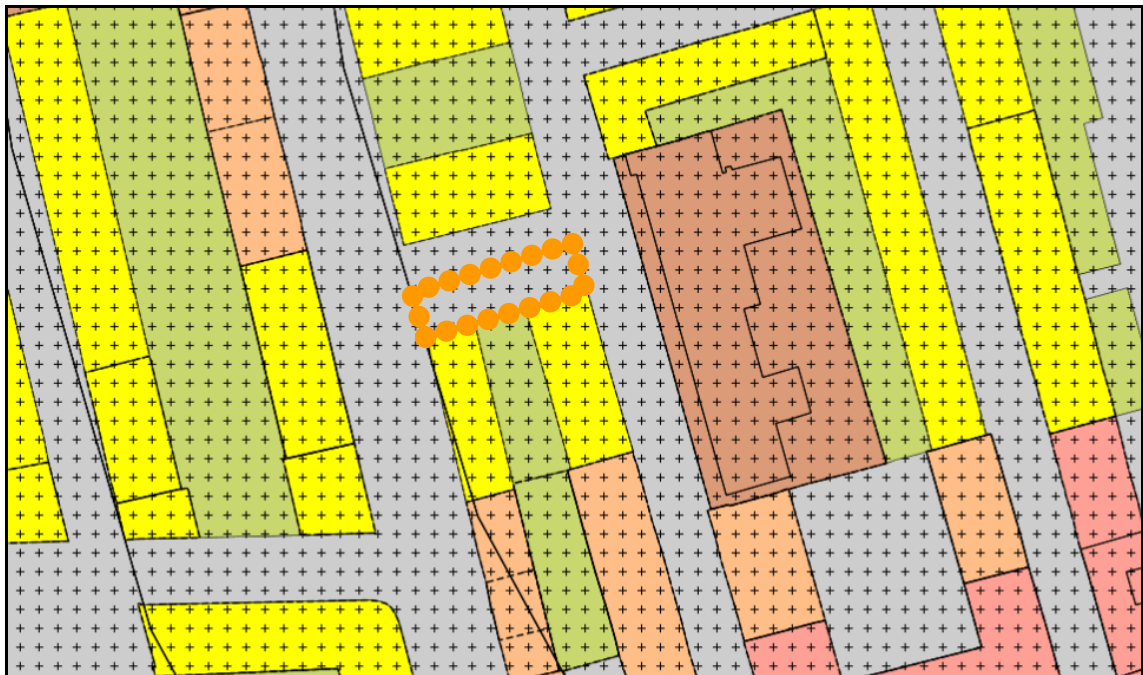
Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied binnen ‘Het Oude Westen’ (stippellijn).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor de locatie vigeert momenteel het bestemmingsplan “Oude Westen”, dat op 24 januari 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. Op 4 september 2013 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart (zie afbeelding 2) geldt ter plaatse van het projectgebied de bestemming “Verkeer - Verblijfsgebied”. Deze gronden zijn in hoofdzaak

bestemd voor voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven, spelen en voetpaden. Daarnaast zijn ook voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen toegestaan, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden en parkeerplaatsen.



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

Op de gronden mag niet worden gebouwd, behoudens in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds), abri's, bovenleidingmasten en niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer. Daarnaast zijn ook balkons (uitstekende delen aan gebouwen) toegestaan, mits niet dieper dan 2 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld.

De geldende bestemming staat de realisatie van de beoogde woningen niet toe. Het bestemmingsplan bevat ook geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan de woningen gebouwd kunnen 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 woningen te kunnen realiseren. Dit is mogelijk met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd aangevraagd met de omgevingsvergunning voor de bouw. Dat wil zeggen dat na het doorlopen van de procedure ten behoeve van de planologische afwijking, direct ook gestart kan worden met de realisatie.

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 ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

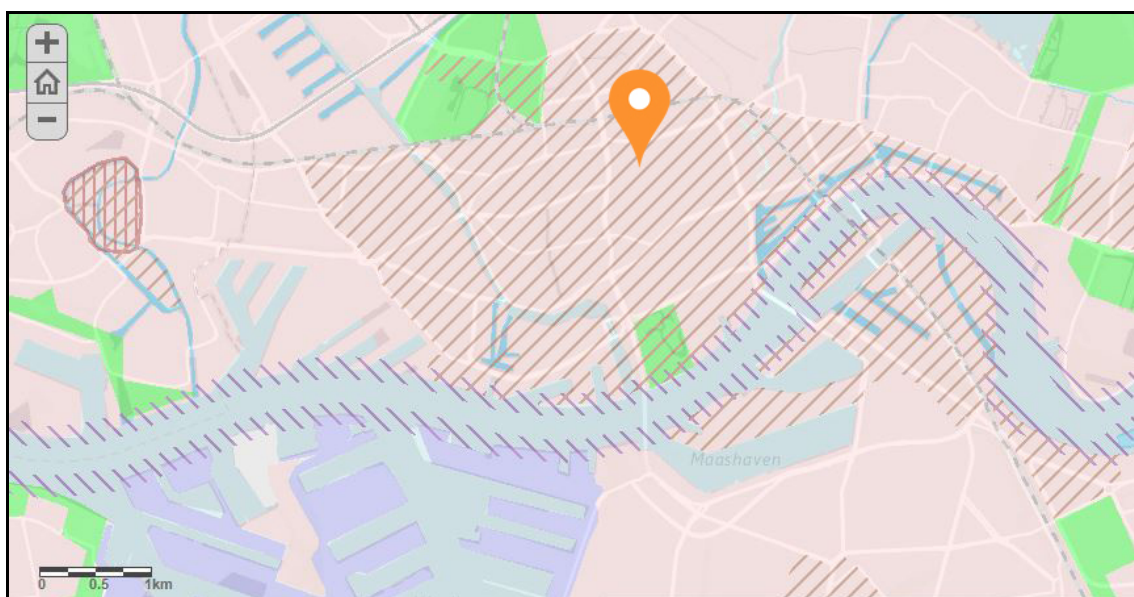
De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van een viertal eengezinswoningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De ontwikkeling dient feitelijk ter afronding van een bestaand bouwblok. Uit jurisprudentie (zaaknummer 201308263/2/R4, overweging 4.3) blijkt dat de realisatie van één of enkele woningen niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. Daarmee wordt zondermeer voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking, temeer ook omdat het projectgebied zeer centraal gelegen is en uitstekend bereikbaar is per openbaar vervoer. Daarmee sluit het plan aan op de uitgangspunten van het Rijksbeleid.

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. In 2018 heeft voor beide documenten een actualisatieslag plaatsgevonden. In deze documenten is het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van de provincie tot 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.



Afbeelding 3: Kwaliteitskaart Provincie Zuid-Holland; licht roze staat voor bestaand stads- en dorpsgebied (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

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. Zoals aangegeven in § 2.1 is de ontwikkeling vanwege de kleinschaligheid niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling waarvoor het noodzakelijk is te toetsen aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Algemeen kan echter gesteld worden dat naar de woningen zeker vraag is, hetgeen ook blijkt uit de huidige krapte

op de markt. Het Rotterdamse coalitieakkoord 2018-2022 speelt hierop in door het aantal te realiseren woningen binnen deze periode flink op te schroeven tot 18.000 woningen. gesteld kan worden dat de beoogde ontwikkeling past binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 29 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De visie 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. Daarbij is het van belang dat de stad door alle doelgroepen als een aantrekkelijke woon- en werkstad wordt ervaren. Het aantrekken en vasthouden van hogere inkomens en hoger opgeleiden in de stad is hierbij een belangrijk speerpunt. Een belangrijke pijler die daarnaast in de stadsvisie naar voren komt is dat de gemeente Rotterdam het verdichten van de woonfunctie in de stad wil stimuleren en extra woningen in de binnenstad als positief bestempelt.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

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

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

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

Cultuurhistorische Verkenning Oude Westen

De Cultuurhistorische Verkenning over het Oude Westen is gemaakt in het kader van het Masterplan Oude Westen. Deze is door de gemeente Rotterdam in samenwerking met Woonstad Rotterdam in de periode 2009-2010 opgesteld. De Cultuurhistorische Verkenning is van ruimtelijk belang met het oog op onder andere de woningdifferentiatie, buitenruimte en aanhechting aan de stad.

Kenmerkend voor het Oude Westen is dat de bebouwing altijd laag en compact is gebleven. Het vormt nu een spannend contrast met de hogere bebouwing rondom de wijk. De combinatie van het meer informele karakter van het binnenwerk van het Oude Westen, en de ligging middenin de grootstedelijke ambiance van het centrum van Rotterdam, maakt het Oude Westen tot een wijk met een kosmopolitisch karakter. Vanuit de cultuurhistorie geredeneerd, is het van belang nieuwe bebouwing in bouwhoogte naar de bestaande bouwhoogtes te voegen. De samenhang in de wijk zelf blijft daardoor in tact, net als het contrast met de omgeving.

Klein en Fijn Rotterdam

Zoals benoemd in de inleiding sluit de ontwikkeling aan bij het programma 'Klein & Fijn' (2012) van de gemeente Rotterdam. Binnen dit programma wordt verdichting van het centrum met kleinschalige woningbouw gestimuleerd. Daarin wordt gesteld dat ook kleinere bouwwerken kunnen bijdragen aan versterking en verheldering van de stedelijke structuur.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de stadsvisie Rotterdam. De centraal gelegen eengezinswoningen zijn door hun grootte ($> 120 \text{ m}^2$ per woning) en het ruime aantal kamers een stuk groter dan de gemiddelde woning in het Oude Westen. Hiermee wordt voorzien in de behoefte van nieuwe doelgroepen en tevens de mogelijkheid geboden voor een wooncarrière binnen de wijk. De woningen zijn bovendien zeer goed bereikbaar via het openbaar vervoer.

Daarnaast sluit de beoogde ontwikkeling aan bij de Cultuurhistorische Verkenning. De woningen zijn compact, respecteren het bestaande karakter van de wijk en zullen bijdragen aan meer woningdifferentiatie in het Oude Westen (waar zich nu vooral kleinere gestapelde woningen bevinden zonder buitenruimte). Het plan is daarmee in lijn met het gemeentelijk beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Bestaande situatie*

Het projectgebied ligt in de wijk 'Het Oude Westen', waarvan de nu nog aanwezige ruimtelijke structuur z'n oorsprong vindt in de polderverkaveling van voor 1890. Deze structuur is ontstaan kort na de plannen van Rose voor het singelproject. In de latere plannen van Witteveen is het Oude Westen steeds als een "ongewenst element" gezien, wat zorgvuldig ingepakt en vrijwel onzichtbaar en geïsoleerd is gemaakt.

Tussen 1960 en 1970 heeft een aantal plannen de revue gepasseerd, waarin sprake was van grootschalige sloop en nieuwbouw. Geen van deze plannen werd echter gerealiseerd. Na 1974 werd de wijk in het kader van de stadsvernieuwing voor het eerst formeel erkend als onderdeel van de stad. In de wijk ontstond een nieuwe ruimtelijke structuur die drager werd van een netwerk van sociaal-culturele voorzieningen, bij uitstek bedoeld voor de wijkbewoners zelf.

Het Oude Westen is ontwikkeld als speculatiebouw met smalle kavels tussen de oorspronkelijke poldersloten. De panden waren aanvankelijk tussen de drie en vijf bouwlagen hoog en hadden individuele kappen. Tijdens de stadsvernieuwing zijn de daken veelal vervangen door 'dakdozen', en zijn kleine woningen samengevoegd tot grotere woningen. Dit is in de directe omgeving van het plangebied goed zichtbaar. Ook is een groot deel van de achtergevels vervangen. Als gevolg van de doorbraken is een aantal *blinde gevels* (gevels zonder ramen en/of te openen delen) op de openbare ruimte gericht, zo ook bij dit project. Dit verstoort de relatie tussen wonen en straat, de sociale controle en veiligheid.



Afbeelding 4: Zicht op de projectlocatie met de blinde gevels gericht op het openbaar gebied.

Naast de blinde gevels bestaat de projectlocatie hoofdzakelijk uit groene bosschages en heeft het, afgezien van het zicht op groen, verder geen gebruikswaarde.

3.2 *Projectbeschrijving*

Zoals aangegeven in § 1.4 wordt de procedure voor de planologische afwijking gecombineerd met de aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw. Dat houdt in dat deze ruimtelijke onderbouwing een bijlage vormt van deze aanvraag en alle bijbehorende bouwtekeningen hier dus ook deel van uitmaken. De beschrijving van het voornemen blijft in

deze ruimtelijke onderbouwing dan ook beperkt tot een beschrijving op hoofdlijnen onder verwijzing naar het eigenlijke bouwplan.



Afbeelding 5: Vogelvluchtperspectief.

Binnen het projectgebied zijn in totaal 4 eengezinswoningen voorzien. Door de kleinschaligheid en architectonische kwaliteit beoogt het plan een positief effect te genereren op de omliggende woonstraten. Tevens zal het vervallen van de blinde gevel bijdragen aan een vergroting van de sociale veiligheid. De adressen waar tegenaan gebouwd zal worden zijn Coolsestraat 100-102 en Drievriendenstraat 61-73.



Afbeelding 6: Zicht op de noordgevel.



Afbeelding 7: Zicht vanaf Coolsestraat (links) en de Drievriendenstraat (rechts).

De afmeting van het te realiseren woonblok bedraagt 29,5 x 7,28 m (lengte x diepte). De hoekwoningen krijgen daarbij vier bouwlagen, aansluitend op de bestaande hoogte van de aansluitende bebouwing (zie afbeelding 8). De woningen worden qua materialisering opgetrokken uit metselwerk dat aansluit op de bestaande bebouwing. Ook wordt aangesloten op de kenmerkende bouwstijl.

Parkeren

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, vervallen. Om toch aan parkeernormen te kunnen toetsen is op 1 februari 2018 nieuw parkeerbeleid vastgesteld. Het betreft de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden en geeft normen voor het parkeren van auto’s én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen. Met de “Paraplu-herziening parkeernormering Rotterdam” is de toetsing aan deze normen ook juridisch-planologisch vastgelegd. Ook deze ontwikkeling zal hieraan moeten voldoen. Toetsing aan dit beleid vindt plaats bij de behandeling van de bouwaanvraag, waarvan in dit geval gelijktijdig sprake is aangezien een gecombineerde procedure wordt doorlopen (zie § 1.4).

De ontwikkeling is op grond van de beleidsregeling gelegen in zone A. Omdat sprake is van woningen die groter zijn dan 120 m² geldt een parkeereis van 1,2 parkeerplaatsen per woning. De totale parkeereis van het project komt daarmee op 4,8 (afgerond op 5). Vanwege de ligging dichtbij het Centraal Station kan de bijzondere vrijstelling ‘nabijheid ov-stations’ uit artikel 6 lid 3 van de beleidsregeling worden toegepast. Hiermee kan tot 40% van de parkeereis worden vrijgesteld; de parkeereis kan zo worden vrijgesteld tot drie parkeerplaatsen. Er wordt voor gekozen een deel van de bijzondere vrijstelling toe te passen en voor iedere woning één parkeerplaats te voorzien. Deze wordt op grond van artikel 4 op afstand gerealiseerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de gemeentelijke stallingsgarage ‘Coolsestraat’ (Coolsestraat 29, 3014 LA te Rotterdam). Deze is op 140 meter afstand gelegen en daarmee ruim binnen de daarvoor geldende afstand. Met de exploitant (Stadsbeheer) van de garage is overeengekomen dat gedurende minimaal 10 jaar vier parkeerplaatsen ter beschikking staan van de gebruikers van de ontwikkeling. De samenwerkingsovereenkomst wordt door het college onderschreven en maakt deel uit van de omgevingsvergunning. Door de toepassing van de bijzondere vrijstelling zijn de toekomstige bewoners ingevolge artikel 7 uit de beleidsregeling uitgesloten van aanvraag van bewonersvergunningen. Dit wordt op deze manier ook gecommuniceerd in de koopcontracten/huurcontracten.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 **Water**

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

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. Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Met dit beheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap zijn kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, medeoverheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

Deze ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied 4 woningen realiseren. Hoewel de gronden binnen het projectgebied reeds voor een deel verhard zijn, is wel sprake van een toename van het verhard oppervlak. De toename bedraagt met circa 145 m² echter minder dan 500 m², waardoor geen sprake is van een compensatieplicht.

De nieuwe woningen worden uitgevoerd met een gescheiden rioolstelsel en aangesloten op het bestaande stelsel. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen wordt rekening gehouden met het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen.

De dichtstbijzijnde waterkering ligt op circa 500 meter afstand ten zuiden van het projectgebied. De bij deze kering behorende beschermingszones strekken niet tot over het projectgebied. De beoogde herontwikkeling heeft dan ook geen invloed op de waterkerende functie van dit dijklichaam. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat geen aanvullende vergunningen behoeven te worden aangevraagd.

4.2 **Milieuzonering**

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

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

Uit het geldende bestemmingsplan "Oude Westen" blijkt, dat in de directe omgeving van het projectgebied een aantal hinderveroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier echter bedrijven t/m categorie 2, kantoren, praktijkruimten en winkels die allemaal verenigbaar zijn met de woonfunctie. Binnen dezelfde bestemmingen wordt immers ook de woonfunctie toegestaan en bovendien zijn op veel kortere afstand dan de nu beoogde woningen reeds bestaande woningen aanwezig. Op grond van zowel de VNG-uitgave als de Rotterdamse systematiek wordt dan ook gesteld, dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de vergunde rechten van de aanwezige bedrijven niet ingeperkt. Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies. De voorgenomen ontwikkeling leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk woningen. Deze woningen zijn gelegen binnen de toetsingszone van zowel het Weena, de West-Kruiskade inclusief trams, de Henegouwerlaan en het spoortraject Rotterdam-Delft. Daartoe is een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹.

Wegverkeerslawaaï

Naast bovengenoemde wegen zijn - in het kader van een goede ruimtelijke ordening - ook de relevante niet-zoneplichtige Coolsestraat, Drievriendenstraat, Diergaardesingel en Singelstraat onderzocht. Deze straten kennen allemaal een snelheidsregime van 30 km/uur.

¹ Buro Bouwfysica, Akoestisch-bouwtechnisch onderzoek omgevingslawaaï "Nieuwbouw Coolsestraat" te Rotterdam, juni 2019, referentie 19107.03.

Uit de rekenresultaten blijkt dat vanwege het verkeer op het Weena, de West-Kruiskade (inclusief trams) en de Henegouwerlaan géén sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB).

Vanwege het verkeer op de niet-zoneplichtige wegen zijn maximale geluidbelastingen berekend tot 53 dB. Uitgaande van de normstelling voor gezoneerde wegen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) met maximaal 5 dB. Daar voor deze wegen geen wettelijke normen zijn vastgelegd is het vaststellen van een hogere waarde voor de Coolsestraat en Drievriendenstraat niet mogelijk en noodzakelijk.

Spoorweglawaai

Uit onderzoek blijkt dat vanwege het spoortraject Rotterdam-Delft evenmin sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (55 dB).

Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde (48/55 dB) vanwege de onderzochte zoneplichtige bronnen niet wordt overschreden. Zodoende is het niet noodzakelijk hogere waarden voor de vier nieuw te realiseren woningen vast te stellen. Daar voor 30 km/uur wegen geen wettelijke normen zijn vastgelegd is het vaststellen van een hogere waarde voor de Coolsestraat en Drievriendenstraat niet mogelijk en noodzakelijk. Geconcludeerd kan worden dat het aspect wegverkeer- en spoorweglawaai geen belemmering vormt voor de plantontwikkeling.

4.4

Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in 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.

Eén van de uitzonderingscategorieën in de Regeling NIBM betreft een woningbouwproject van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg. Binnen het projectgebied wordt voorzien in de realisatie van vier woningen. Het voornemen wordt dan ook als niet in betekenende mate beschouwd. Omdat de geplande woningen op gepaste afstand zijn gelegen van wegen met hoge verkeersintensiteiten, liggen de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over het projectgebied. Daarnaast ligt de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootchalige Concentratiekaart Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2020 tussen de 20 en 22 µg/m³ respectievelijk tussen 20 en 25 µg/m³. De

concentratie PM₁₀ bedraagt in 2030 minder dan 18 µg/m³; voor NO₂ is dit een concentratie tussen 15 en 20 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen, zodat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

4.5 Externe veiligheid

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

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het groepsrisico aandachtsgebied 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.

Transportroutes

In de omgeving van het projectgebied is slechts één risicobron aanwezig; op een afstand van ongeveer 300 meter ten noorden van het projectgebied bevindt zich de spoorlijn Rotterdam – Gouda waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van een dergelijke transportroutes moet rekening worden gehouden met het plaatsgebonden risico. Als het projectgebied binnen het groepsrisico aandachtsgebied valt dan moet de gemeenteraad de hoogte en een eventuele toename van het groepsrisico verantwoorden. Volgens het Besluit transportroutes externe veiligheid gelden op een afstand van 200 meter of meer van een transportroute geen ruimtelijke beperkingen. Hieruit kan geconcludeerd worden, dat toevoeging van personen op een afstand van meer dan 200 meter geen wezenlijke verandering van het groepsrisico oplevert. Omdat het projectgebied op grotere afstand van de genoemde transportroute ligt en de afstand tot andere transportroutes (zoals Rijksweg A20 en de Nieuwe Maas) nog vele malen groter is, bevindt het projectgebied zich niet binnen het groepsrisico aandachtsgebied van één van deze routes. Een beschouwing van het groepsrisico en/of nadere verantwoording is dan ook niet aan de orde.

Stationaire bronnen

Net als de transportroutes zijn ook de stationaire risicobronnen op gepaste afstand gelegen. De dichtstbijzijnde stationaire risicobron betreft een brandstofservicestation aan de 's-Gravendijkwal, op ruim een kilometer afstand ten zuidwesten van de locatie. Het betreft echter een benzineservicestation zonder LPG-doorzet. Omdat deze risicobron niet binnen het toepassingsbereik van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) valt, wordt verondersteld dat de bijbehorende risicocontouren niet tot aan het projectgebied reiken.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd dat geen van de in de omgeving aanwezige risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Hoewel vanuit planologisch perspectief geen beperkingen aanwezig zijn, wordt een goede

voorlichting en instructie geadviseerd, zodat toekomstige bewoners goed zijn voorbereid in geval van een eventuele ramp.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Ten behoeve van de herinrichting van het plangebied als parkeerplaats heeft een verkennend bodemonderzoek² plaatsgevonden. Uit dit onderzoek blijkt dat de puinhoudende grond van maaiveld tot 1,5 m-mv licht verontreinigd is met zware metalen. In de zintuigelijk schone klei is een lichte verontreiniging gemeten met minerale olie. Voor het overige zijn geen van de onder-zochte parameters verhoogd gemeten. In de puinhoudende grond is geen asbest aangetoond. Het freatisch grondwater is hooguit licht verontreinigd met arseen, nikkel en barium en verder niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Uit de onderzoeksresultaten is gebleken dat er ter plaatse van de onderzoekslocatie geen geval van bodemverontreiniging aanwezig is.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat er geen belemmering is voor uitgifte of voor de nieuwe bestemming van de locatie (wonen zonder tuin). Op basis van de analyseresultaten en het doel van het onderzoek is geen nader of aanvullend onderzoek benodigd. Het aspect 'bodem' vormt verder geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling van het projectgebied.

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.

² Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam, Verkennend bodemonderzoek Coolsestraat tussen 96 en 102 te Rotterdam, oktober 2019, projectcode IB-2019-0290.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Archeologische potentie

Op grond van het vigerende bestemmingsplan is het projectgebied aangewezen als 'Waarde - Archeologie 3'. Hierin is bepaald dat indien grondroerende zaken worden uitgevoerd die dieper reiken dan 2,5 meter onder NAP en een groter oppervlak beslaan dan 200 m², advies benodigd is van Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) over eventuele onderzoeksplicht. Het totale oppervlak van het plangebied komt net boven de 200 m² uit (namelijk 206 m²). De ontgravingen zullen bovendien tussen de 5 en 20 cm dieper zijn dan 2,5m beneden NAP. De grenswaarden worden daarmee dus overschreden. BOOR acht de kans echter klein dat eventuele archeologische waarden in de ondergrond in die mate worden beschadigd dat een archeologisch onderzoek in de toekomst niet meer mogelijk zou zijn. In verband hiermee heeft BOOR bevestigd dat een archeologisch onderzoek in het kader van voorliggend plan niet noodzakelijk is. Het advies³ is opgenomen in de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.8 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

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

Uit een uitgevoerde quickscan⁴ blijkt, dat het projectgebied geen deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde gebied dat binnen het Natuurnetwerk Nederland ligt is de Nieuwe Maas op ruim 1,5 kilometer afstand van het plangebied. Het betreft een zéér drukke vaarweg. Door de relatief grote afstand en de ligging in de bebouwde kom, zijn effecten op beschermde gebieden op voorhand uit te sluiten. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

³ Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, A2017010 Coolsestraat, Rotterdam, 23 januari 2017.

⁴ Buro Maerlant, Rotterdam Coolsestraat Ecologische quickscan, juni 2019.

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

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

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, dat de blinde gevels, waar tegenaan wordt gebouwd, ongeschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Ook de aanwezige bomen vertoonden geen holten of andere voor vleermuizen toegankelijke delen. Verblijfplaatsen kunnen dan ook redelijkerwijs worden uitgesloten. Het plangebied heeft als foerageergebied mogelijk enige betekenis door de aanwezigheid van bomen. Echter, door het geringe oppervlak in relatie tot overig geschikt foerageergebied in de omgeving, kan worden gesteld dat op voorhand geen sprake is van essentieel foerageergebied. In een stedelijke context vliegen vleermuizen meer diffuus, doorgaans tussen en over de bebouwing heen. De ingrepen hebben hierop geen invloed, aangezien wordt gebouwd in een reeds bebouwde omgeving en geen sprake is van een noemenswaardige verandering van de structuur in zijn geheel. Negatieve effecten op de navigeer- en foerageermogelijkheden van vleermuizen zijn niet aan de orde.

De in het plangebied aanwezige vogels betreffen allemaal uiterst algemene soorten van categorie 5, zoals merel, de winterkoning en de Turkse tortel. Omdat in de directe omgeving ruimschoots alternatieve nestmogelijkheden zijn, is geen sprake van bijzondere ecologische redenen op basis waarvan sprake is van jaarronde bescherming. Nesten van jaarrond beschermde vogelsoorten kunnen ook redelijkerwijs worden uitgesloten. Door de kap- en/of bouwwerkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren, wordt voorkomen dat eventuele aanwezige nesten worden verstoord.

Voor de overige soortgroepen geldt, dat in het plangebied een geschikte habitat ontbreekt. Effecten op deze soorten kunnen door de aard van de locatie en de ingrepen op voorhand worden uitgesloten.

Conclusie

Doordat de werkzaamheden op het land plaatsvinden, beperkt van aard zijn en preventief afdoende maatregelen kunnen worden getroffen, zijn over het algemeen géén negatieve effecten op strikter beschermde soorten te verwachten. Doordat de kans bestaat dat broedende vogels in de nabijheid van de werkzaamheden aanwezig zijn, dient wel rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Indien een ter zake deskundige heeft vastgesteld dat geen nesten aanwezig zijn óf soorten de werkzaamheden tolereren, is het ook mogelijk binnen de broedperiode werkzaamheden uit te voeren. Gesteld wordt, dat de Wet natuurbescherming realisatie van de beoogde woningen niet in de weg hoeft te staan.

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 deltateden 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.

Algemeen kan worden opgemerkt dat de nieuwe woningen worden gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zullen zijn. Ook zijn in het bouwplan diverse groenvoorzieningen opgenomen; zowel op het dak van de nieuw te bouwen woningen als aan de achtergevel (gericht op de bestaande woningen) en op de bestaande berging. Hiermee wordt voldaan aan de ambities 1 en 2 uit het Programma Duurzaam. Voorts is het aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen, het toepassen van LED-verlichting of het gebruik van extra zonnepanelen naast de reeds voorziene zonnepanelen.

De ontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt immers ingespeeld op een bredere differentiatie van woningen. Dit draagt tevens bij aan een opwaardering van het wooncomfort en daarmee ook de leefbaarheid in de buurt. Bovendien zal de gevel van het aangrenzende blok van Woonstad door de ingreep ook beter geïsoleerd worden.

4.10 Besluit m.e.r.

Uitgaande van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 18 juli 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:2414) dient bij de vraag of sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. rekening te worden gehouden met de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen. Gelet op de omstandigheden, zien wij het plan niet als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r.

Het voornemen betreft het realiseren van vier eengezinswoningen. Hoewel deze woningen op grond van het geldende bestemmingsplan "Oude Westen" niet zijn toegestaan, is hier in het verleden wel sprake geweest van geweest (zie § 3.2). De woningen zijn gesloopt in het kader van de stadsvernieuwing.

De nu beoogde afwijking van het bestemmingsplan heeft gevolgen voor de openbare ruimte, maar gelet op de aard en de omvang van het project in relatie tot de schaal van Rotterdam en het feit dat hier in het verleden reeds woningen aanwezig waren, kan gesteld worden dat geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. De functie wonen past ook in de directe omgeving. Ter hoogte van de planlocatie bevinden zich eveneens hoofdzakelijk woningen.

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 in het kader van de grondverkoop. Daarmee zijn de kosten gedekt en vervult de gemeente enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project vanuit gemeentelijk oogpunt financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Vooroverleg*

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

Door alle partijen wordt opgemerkt dat zij niet in hun belangen worden geschaad. BOOR heeft aangegeven het plan eerder te hebben beoordeeld en dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Geadviseerd wordt om het destijds gegeven advies op te nemen in de ruimtelijke onderbouwing. Het advies is verwerkt in § 4.7.

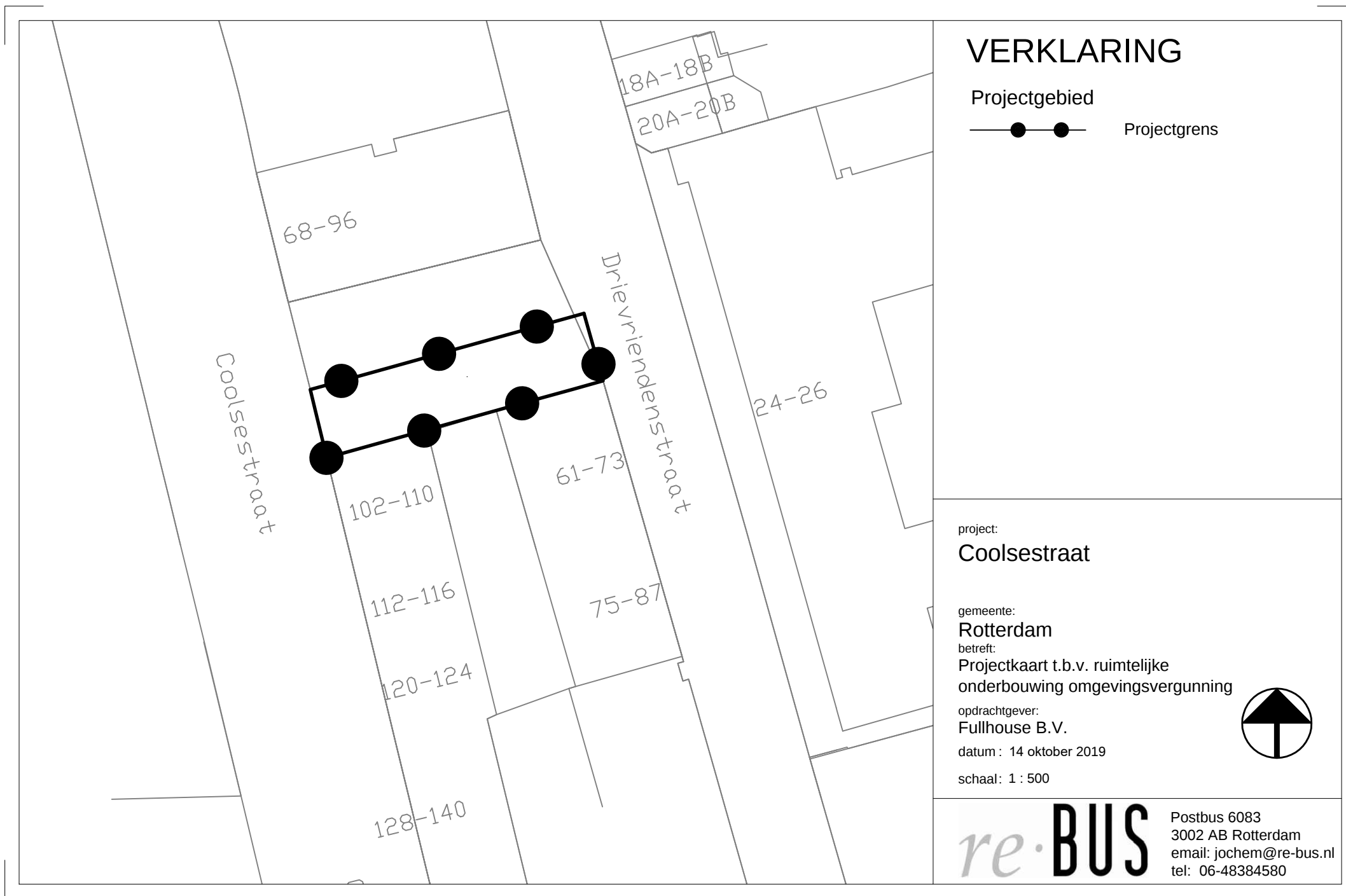
De VRR adviseert om de aanwezige personen in het plangebied goed voor te lichten hoe te handelen in geval van een incident. Dit advies wordt ter harte genomen en heeft de aandacht. Het leidt echter niet tot een wijziging in de ruimtelijke onderbouwing om te kunnen afwijken van het bestemmingsplan.

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

6. CONCLUSIE

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van vier grondgebonden woningen. De ontwikkeling past binnen de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. De beoogde afwijking van het bestemmingsplan voldoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening, zoals bedoeld in artikel 2.12 Wabo. Voorts geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat.

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



VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens

project:

Coolsestraat

gemeente:

Rotterdam

betreft:

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

opdrachtgever:

Fullhouse B.V.

datum : 14 oktober 2019

schaal: 1 : 500



re·**BUS**

Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: jochem@re-bus.nl
tel: 06-48384580