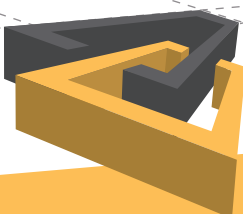


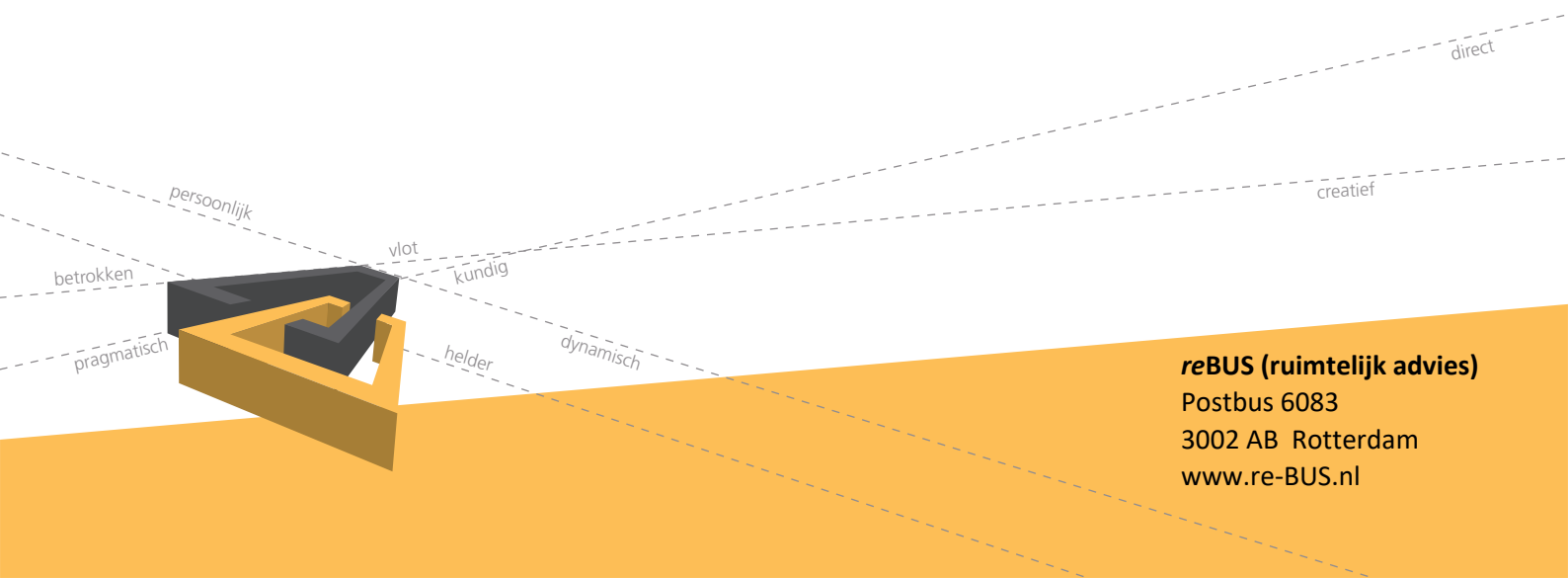
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING **WIEKSTRAAT (BOUWPLOT 1)**



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

WIEKSTRAAT (BOUWPLOT 1)

Datum	17 december 2020
In opdracht van	Stichting Havensteder



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 Omgeving en huidig gebruik.....	13
3.2 Projectbeschrijving	14
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.....	20
4.7 Archeologie.....	21
4.8 Flora en fauna	22
4.9 Duurzaamheid.....	23
4.10 Milieueffectrapportage	24
5. UITVOERBAARHEID	27
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	27
5.2 Vooroverleg	27
6. CONCLUSIE	29

1. INLEIDING

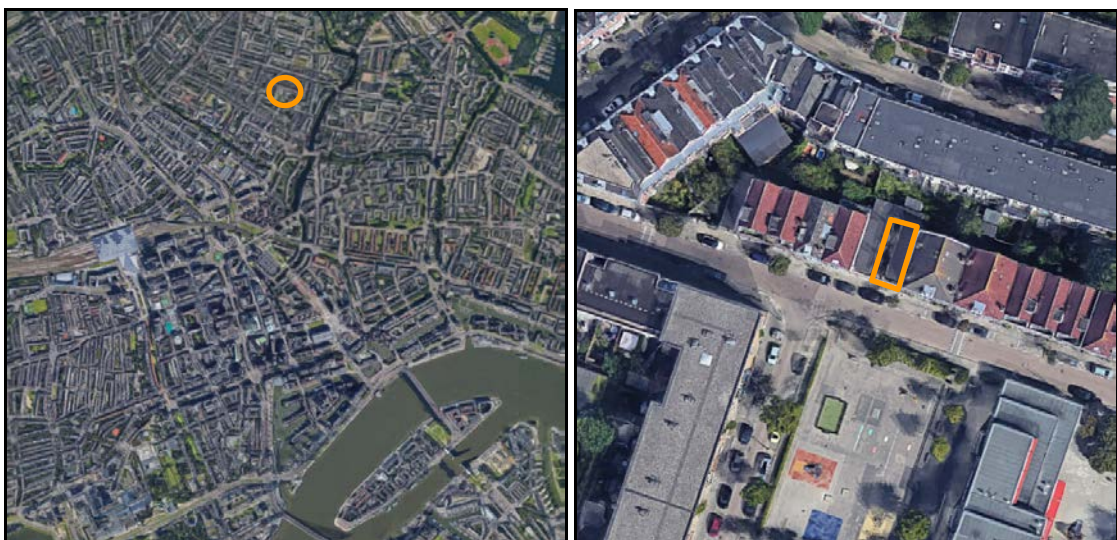
1.1 *Aanleiding*

Woningbouwcorporatie Havensteder is voornemens om aan de noordzijde van de Wiekstraat, in de wijk Het Oude Noorden, 22 nieuwe woningen te realiseren. Het betreft een sloop-/nieuwbouwproject, waarbij het nieuwe woonblok zodanig is vormgegeven dat - anders dan voorheen - sprake is van een gesloten bouwblok. Het bouwplan wijkt daarmee af van de situatie zoals deze in het geldende bestemmingsplan 'Oude Noorden' is vastgelegd. Voor 21 woningen heeft dat géén gevolgen; daarvoor kan zondermeer op grond van het bestemmingsplan een vergunning worden verleend. De resterende, meest westelijke woning valt door de gewijzigde stedenbouwkundige opzet echter buiten de bestaande woonbestemming en het daarbij behorende bouwvlak. Een vergunning voor deze woning kan alleen verleend worden in afwijking van het bestemmingsplan. De gemeente is voornemens hieraan medewerking te verlenen met gebruikmaking van de ruimtelijke procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo (omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan). De aanvraag dient te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en dit document voorziet daarin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Omdat dus voor slechts één van de 22 nieuwe woningen een afwijking van het geldende bestemmingsplan noodzakelijk is, betreft het projectgebied alleen de locatie van die woning. Voor de overige woningen is reeds een separate vergunning aangevraagd.

Zoals aangegeven bevindt het projectgebied zich in de wijk Het Oude Noorden. De Wiekstraat betreft een verbinding tussen de oostelijk gelegen Vletstraat en de Jacob Catsstraat in het westen. Het projectgebied bevindt zich globaal ter hoogte van de dwars op de Wiekstraat gelegen Touwbaan. Op onderstaande afbeelding is de locatie globaal aangegeven.

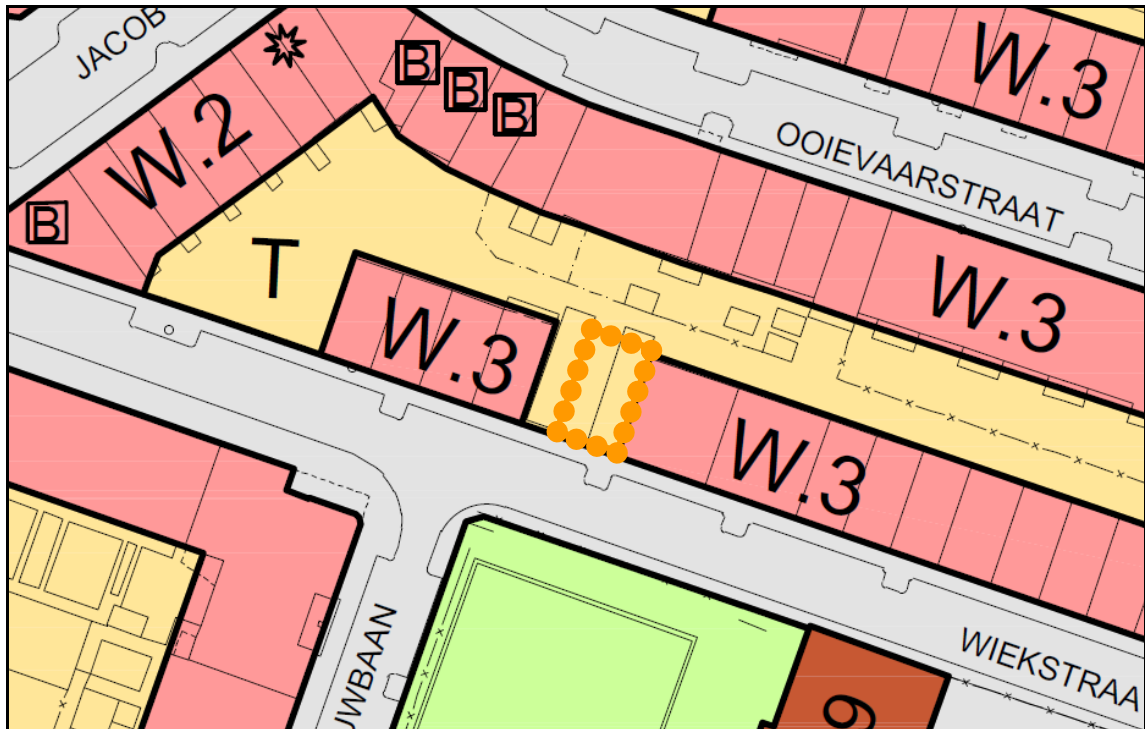


Afbeelding 1: Globale ligging van het projectgebied (links) en in de directe omgeving (rechts).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Oude Noorden". Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 24 juni 2010. Het plan is op 24 september 2010 onherroepelijk geworden. Voor het projectgebied is één bestemming van kracht; 'Tuin'(zie

afbeelding 2). Deze gronden zijn bestemd voor tuinen en uitstekende delen aan gebouwen die krachtens een aangrenzende bouwbestemming zijn toegelaten. In deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering van in de bestemming passende bouwwerken, zoals de bestaande bergingen. Deze bijgebouwen mogen echter niet groter zijn dan 30m², niet hoger dan 3 meter en dienen ten minste één meter achter de denkbeeldige voorgevelrooilijn te staan aan de zijde van de Wiekstraat.



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan "Oude Noorden" (projectgebied oranje omkaderd).

Het beoogde bouwplan past niet binnen de van toepassing zijnde bestemming en daarbij behorende bouwregels. Immers mogen de voor "Tuin" aangewezen gronden niet gebruikt worden voor de woonfunctie. Ook is het hier dus niet toegestaan om een woning te bouwen. Het bestemmingsplan bevat geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden op grond waarvan het beoogde bouwplan kan worden gerealiseerd. Dat geldt overigens ook voor het nu in voorbereiding zijnde nieuwe bestemmingsplan "Oude Noorden en Agniesebuurt".

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 beoogde woning niet past binnen het bestemmingsplan, is afwijking hiervan noodzakelijk om deze 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 procedure ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig doorlopen met de vergunning voor de daadwerkelijke bouw. Daarmee is sprake van een zogenoemde 'gecombineerde aanvraag'.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor dit 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 gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Naast de in het Barro vastgelegde nationale belangen, is ook 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

Het beoogde bouwplan betreft de realisatie van één woning op een perceel dat deel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied. De realisatie van deze woning, ook niet als onderdeel van de in totaal 22 te realiseren woningen in de Wiekstraat, heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Op basis van het Rijksbeleid kunnen de decentrale overheden bovendien maatwerk leveren en inspelen op specifieke wensen. Daarvan is hier sprake met het oog op de iets gewijzigde stedenbouwkundige opzet waarbij een gesloten bouwvlak wordt gecreëerd.

Zowel op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) als op grond van de provinciale structuurvisie (zie onder §2.2), dienen stedelijke ontwikkelingen getoetst te worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro

gedefinieerd als 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Uit een recente overzichtsuitspraak omtrent de ladder voor duurzame verstedelijking (ECLI:NL:RVS:2017:1724) blijkt, dat kleinschalige ontwikkelingen niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt. Een woningbouwlocatie bestaande uit niet meer dan 11 woningen betreft een dergelijke kleinschalige ontwikkeling. Aangezien hier sprake is van slechts één woning waarvoor in afwijking van het bestemmingsplan vergunning wordt aangevraagd, betreft het hier een kleinschalige ontwikkeling waarvoor de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is. De overige 21 woningen die tot de ontwikkeling behoren kunnen hoe-dan-ook buiten beschouwing worden gelaten, aangezien deze zondermeer passen binnen het geldende bestemmingsplan en daarmee evenmin als nieuwe stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de realisatie van het beoogde woningbouwplan past binnen het nationaal beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Het provinciale omgevingsbeleid voor de fysieke leefomgeving bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Naast de kaders maken uitvoeringsprogramma's en plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit, deel uit van het provinciale omgevingsbeleid. In de uitvoeringsprogramma's en plannen zijn operationele doelstellingen opgenomen om zichtbaar te maken op welke wijze het beleid wordt gerealiseerd.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 april 2019 in werking is getreden, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: the next level.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid, Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 1 juli 2020 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 augustus 2020 in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen. Deze omgevingsverordening is inmiddels enkele malen herzien; de meest recente versie dateert van 1 augustus 2020.

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening Zuid-Holland aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om de bebouwde ruimte beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele ruimtelijke plannen.

Conclusie

De realisatie van de beoogde ontwikkeling komt tegemoet aan de provinciale doelstelling om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan het behoud en de versterking van bestaande stedelijke gebieden. Immers maakt het projectgebied deel uit van het bestaand stadsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte optimaal benut moet worden. Ook sluit de beoogde ontwikkeling aan bij de wens om een grotere woningdiversiteit in dit deel van Rotterdam te verkrijgen en levert het een bijdrage aan de woningbouwopgave. Daarnaast is een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook conclusie § 2.1) niet aan de orde. Gesteld wordt, dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

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

In de Stadsvisie zijn op basis van effectmeting dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkste zijn voor realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP-gebieden die prioriteit verdienen bij de uitvoering. Het plangebied maakt hiervan geen deel uit.

Kernbeslissing 4 betreft de ontwikkeling van Rotterdam als aantrekkelijke woonstad. Hiertoe ontwikkelt de stad nieuwe attractieve woonmilieus, op basis van bestaande identiteiten. Om goed te kunnen leven in de stad zijn complete woonmilieus noodzakelijk, dus inclusief de bijbehorende voorzieningen die aansluiten bij de wensen van de woonconsument.

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.

Gebiedsplan Noord

In het gebiedsplan staan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen beschreven met als doel het wonen en werken aantrekkelijker te maken. Daarbij is sprake van bescherming van sommige deelgebieden, terwijl ander juist moeten worden aangepakt. Verbinden is daarbij een belangrijk thema, zowel binnen de wijken in Noord, als met de rest van de stad. De Wiekstraat zelf wordt niet expliciet benoemd, maar de voorgestane herstructurering maakt deel uit van de gewenste vernieuwingen in de wijk.

Conclusie

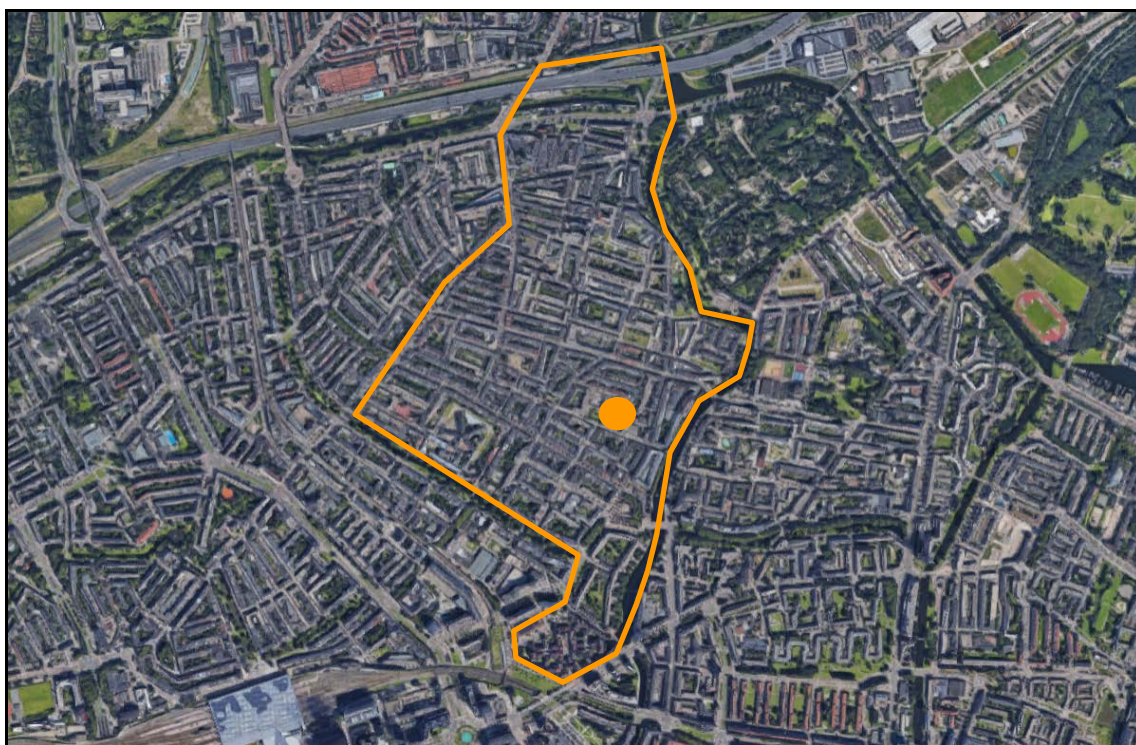
Deze ruimtelijke onderbouwing ziet op de realisatie van één woning binnen het bestaand stadsgebied. Met het beoogde woningbouwproject, bestaande uit 22 woningen, wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de woningvoorraad in Het Oude Noorden, waardoor mensen binnen deze wijk de mogelijkheid wordt geboden een *wooncarrière* te kunnen maken. Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken. Het voornemen past daarmee goed binnen de van toepassing zijnde beleidskaders.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

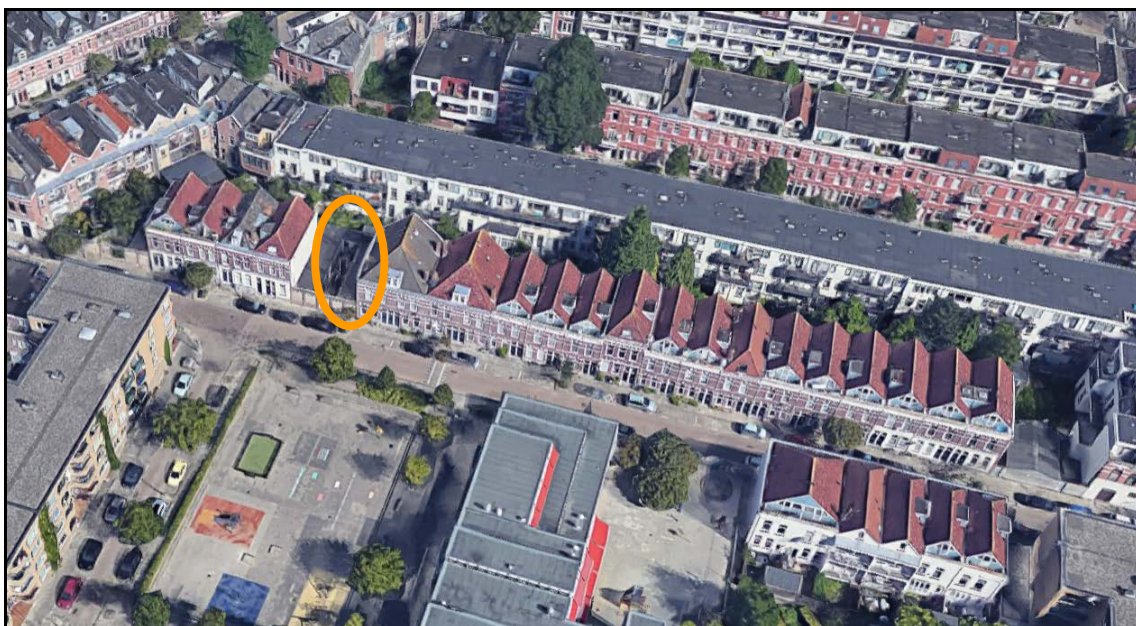
Ondanks dat de wijk relatief jong is, behoort het Oude Noorden tot de oudste stadsuitbreidingswijken van Rotterdam. De bouw van de wijk ving aan in 1877, kort nadat de Rotterdamse gemeenteraad akkoord was gegaan met het in exploitatie geven van de deelgebieden. De eerste woningen die werden gebouwd waren grotendeels van redelijke kwaliteit, latere woningen van matige tot slechte kwaliteit. Toen de wijk grotendeels voltooid was, werd de Woningwet van kracht (1901), waardoor hogere eisen werden gesteld en de woningen kwalitatief een stuk beter werden. Het Oude Noorden heeft zich daarna ontwikkeld tot een levendige multiculturele stadswijk.



Afbeelding 3: Ligging van Het Oude Noorden.

De bestaande 32 beneden-bovenwoningen aan Wiekstraat zijn gebouwd aan het einde van de 19^e eeuw. De woningen kwamen tot stand door middel van zogenaamde stratenplannen van particuliere bouwers. Dit waren kleine deelplannen van een of meerdere blokjes woningen, die - ondanks het individuele karakter van de panden - op een seriematige wijze werden uitgevoerd. Het Oude Noorden betreft grotendeels een aaneenschakeling van dit soort stratenplannen, die met hun veelal gesloten bouwblokken het patroon van de oude sloten en polders volgden.

De locatie voor de nieuwe woning bevindt zich aan de noordzijde van de Wiekstraat, daar waar - anders dan op de belendende percelen - nooit sprake is geweest van een bestaande woning. Het betrof feitelijk een 'gat' in de bebouwing. Daarbij is het projectgebied wel geheel verhard vanwege de aanwezigheid van bergingen.



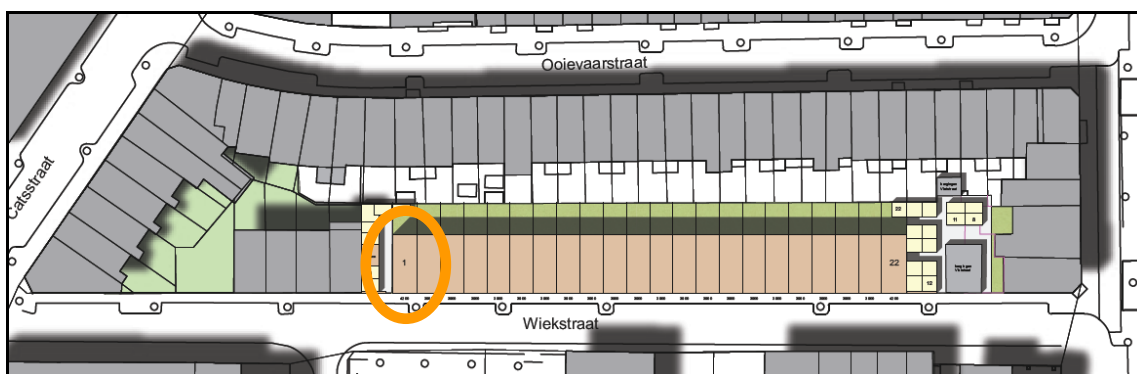
Afbeelding 4: Huidige situatie binnen projectgebied (oranje omkaderd) en de directe omgeving.

3.2

Projectbeschrijving

In § 1.4 is aangegeven dat de procedure voor de planologische afwijking wordt 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.

Zoals aangegeven maakt de woning deel uit van een project dat bestaat uit een rij van 22 nieuwe woningen. Op één woning na, passen deze allemaal binnen de bestemmings- en bouwregels van het geldende bestemmingsplan “Oude Noorden”. De meest westelijke woning is echter voorzien op een locatie waar nu sprake is van de bestemming ‘Tuin’. Hoewel deze gronden reeds bebouwd zijn met in die bestemming passende bergingen, is de realisatie van een woning niet toegestaan. Deze keuze om deze hier nu wel te bouwen, is gebaseerd op de stedenbouwkundige wens het ‘gat’ te dichten.



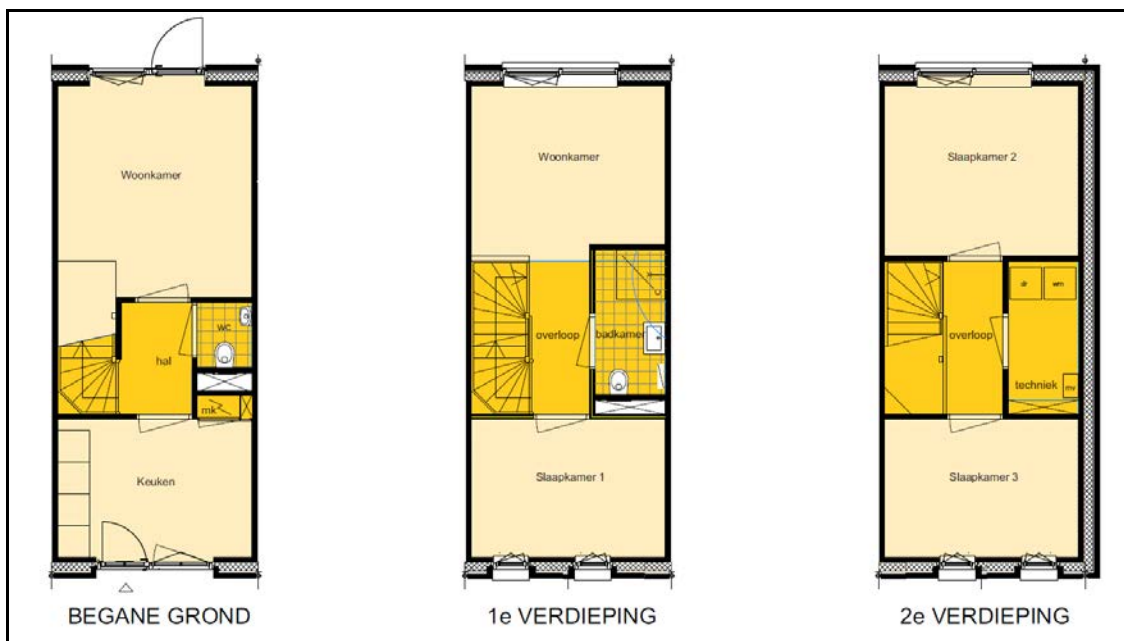
Afbeelding 5: Situatietekening van de beoogde nieuwbouw van 22 woningen. Deze onderbouwing heeft alleen betrekking op woning 1.

In lijn met de overige 21 woningen betreft ook de woning waarvoor deze onderbouwing van toepassing is, een eengezinswoning die bestaat uit drie bouwlagen. De woning kent een

woonoppervlak van 97 m². De maximale hoogte betreft iets meer dan negen meter, gerekend vanaf het maaiveld. De hoogte past daarmee ruim binnen de hoogtebepaling zoals die in het bestemmingsplan is opgenomen voor de aangrenzende woningen. Daarvoor geldt namelijk een maximum toegestane hoogte van 11 meter. Ook de diepte van de woning is met ongeveer negen meter gelijk aan de diepte van de overige te realiseren nieuwe woningen. Wel bestaat enig verschil in plattegrond en afwijking. Zo behoort deze woning tot het type 'BB'.



Afbeelding 6: Aanzicht voorzijde (links) en achterzijde (rechts).



Afbeelding 7: Plattegrond van het type BB.

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 B. Omdat sprake is van woningen die kleiner zijn dan 120 m² geldt een parkeereis van één parkeerplaats per woning. Aan deze parkeereis wordt voldaan doordat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de het openbaar gebied ruimschoots voldoende is in relatie tot de parkeerbehoefte die bestond in de oude situatie. Ondanks de herinrichting van de straat zal het aantal nu beschikbare parkeerplaatsen behouden blijven, terwijl het aantal woningen afneemt van 32 naar 22. Ten behoeve van het fietsparkeren wordt per woning voorzien in een berging van 5 m².

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 is gelegen 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 (Waterplan 2). Deze beleidsplannen zijn er allemaal in hoofdzaak op gericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft dan ook vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol.

Zoals aangegeven past de voorgenomen herontwikkeling aan de Wiekstraat grotendeels in het vigerende bestemmingsplan. De planologische afwijking is enkel noodzakelijk voor de meest westelijk gelegen woning. Ter plaatse geldt daar weliswaar de bestemming 'Tuin', maar de gronden zijn hier wel vanwege de aanwezigheid van bergingen reeds 100% verhard. De realisatie van de woning leidt dan ook niet tot een toename van het verhard oppervlak. Na realisatie zal het verhard oppervlak mogelijk zelfs afnemen, doordat een deel van de nu bebouwde gronden als tuin in gebruik wordt genomen. Met betrekking tot het verwerken van het huishoudelijk afvalwater geldt dat de ontwikkeling deel uitmaakt van een project in het kader van vervangende nieuwbouw, waarbij het aantal woningen afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. De bestaande riolering beschikt over voldoende capaciteit om dit water af te voeren. Het opstellen van een rioleringsplan is dan ook niet noodzakelijk.

Voor de nieuwe bebouwing wordt rekening gehouden om gebruik te maken van duurzame, niet-uitloegbare bouwmaterialen om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen worden uitsluitend toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Deze ruimtelijke onderbouwing wordt bij aanvang van de procedure ter toetsing aangeboden aan het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard.

4.2 **Milieuzonering**

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de 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 het 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 verschillende functies.

Aan de zuidzijde van de Wiekstraat bevindt zich de Prinses Julianaschool. Deze school betreft de enige in de nabijheid van de woning gelegen functie waarbij sprake is van een hindercontour die met betrekking tot beoogde afwijking relevant is. In de VNG-uitgave wordt aan een schoolgebouw voor basisonderwijs (SBI-code 852) een maximale hindercontour van 30 meter gekoppeld (aspect geluid; voor de overige aspecten geldt geen hindercontour). De dichtstbijzijnde woningen, elders aan de Wiekstraat, kennen echter van oudsher al een kleinere afstand, waardoor aan de gestelde hinderafstand niet kan worden voldaan. Desondanks wordt een kortere afstand acceptabel geacht, aangezien een schoolgebouw als categorie 2-inrichting wordt aangemerkt en dergelijke inrichtingen op grond van de Rotterdamse systematiek als passend binnen een woonomgeving worden ervaren. Dat blijkt ook uit het feit dat de betreffende situatie al decennia lang bestaat en nummer tot problemen heeft geleid. De school vervult tevens een gewenste maatschappelijke functie binnen de wijk. Doordat de onderwijsfunctie op dezelfde afstand tot de meest nabijgelegen woningen blijft, wordt de school door de komst van deze woning niet belemmerd in haar functioneren. Ook het woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woning zal niet in het geding zijn.

Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling 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.

Het beoogde bouwplan leidt tot de realisatie van één nieuw geluidsgevoelig object, namelijk een woning. Deze is gelegen binnen de toetsingszone van een zoneplichtige weg. Vandaar dat een akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. Bij dat onderzoek zijn alle 22 te realiseren woningen onderzocht, maar de uitkomst voor de woning waar deze ruimtelijke onderbouwing zich op richt is gelijk aan die van de 21 andere. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaaï

Het projectgebied ligt binnen de toetsingszone van de Zaagmolenstraat (inclusief tram). Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege de Zaagmolenstraat

¹ Nieman Raadgevend Ingenieurs B.V., Akoestisch onderzoek Wegverkeerslawaaï, oktober 2020, projectnummer 20201180/22071.

maximaal 37 dB (inclusief 5dB aftrek conform art. 110g Wgh) bedraagt. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

In de omgeving van het projectgebied zijn ook nog enkele 30 km/h-wegen gelegen, zoals de Wiekstraat zelf, de Vletstraat en de Touwbaan. Deze wegen vallen buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing aan de in deze wet opgenomen normen voor wegverkeerslawaaï niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de gezamenlijke geluidsbelasting van deze wegen is. De gezamenlijke geluidsbelasting van deze wegen bedraagt ten hoogste 53 dB, wat hoger is dan de in de wet opgenomen richtwaarde van 48 dB. De cumulatieve geluidbelasting van alle wegen (inclusief 30 km/u wegen) bedraagt ten hoogste 58 dB exclusief aftrek. Om een goed woonklimaat te garanderen wordt een karakteristieke gevelgeluidwering toegepast van 25dB.

Overige geluidsbronnen

Het projectgebied ligt niet binnen een toetsingszone van een zoneplichte spoorweg of van een gezoneerd industrieterrein. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport liggen niet over het projectgebied. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege de Zaagmolenstraat (inclusief tram) overschrijdt niet de voorkeursgrenswaarde. Een ontheffing van de Wet geluidhinder is dan ook niet noodzakelijk. Hoewel de geluidbelasting vanwege de omliggende 30 km/u wegen wél hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, geldt ook hiervoor dat een ontheffing niet aan de orde is; immers blijven deze wegen buiten beschouwing op grond van de wet. Wel worden geluidwerende gevelmaatregelen genomen om een goede woonkwaliteit te garanderen. Het aspect 'geluid' staat realisatie van het beoogde woning niet in de weg.

4.4

Luchtkwaliteit

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

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied is

slechts één woning voorzien. Vandaar dat de beoogde ontwikkeling als *niet in betekenende* mate wordt beschouwd. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO₂-concentratie (jaar 2020) ter hoogte van de dichtstbijzijnde rekenpunten lager is dan 35 µg/m³. Dit geldt ook voor de PM₁₀-concentratie. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het beoogde bouwplan sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.5 Externe veiligheid

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

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

In de directe omgeving van het bestemmingsplangebied zijn volgens de risicokaart² geen risicobronnen aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling. Rijksweg A20, wegvak Z125 (Afslag 14 Rotterdam Centrum - Terbregseplein) bevindt zich als enige mobiele risicobron op ruim 950 meter ten noorden van de locatie. De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour bedraagt hier 11 meter; ook is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. De afstand is daarmee ruim voldoende. De dichtstbijzijnde stationaire bron is gelegen op een afstand van zo'n 500 meter van het projectgebied en betreft een autobedrijf aan de Soetendaalsekade 45. Hier is een 5.000 liter grootte benzinereservoir aanwezig. De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter en ook het invloedsgebied strekt zich niet uit over het projectgebied, waarmee ook deze bron geen belemmering vormt.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat geen van de risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling.

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.

² www.risicokaart.nl.

Hoewel de Wiekstraat reeds een woonstraat met tuinen betreft en daarmee de situatie min of meer gelijk blijft aan de bestaande situatie, wordt het project wel aangegrepen om de bodem - daar waar nodig - te saneren. In dat kader is in eerste instantie een verkennend onderzoek uitgevoerd³ in de bestaande achtertuinen, omdat deze op het moment vrij zijn van bebouwing. Ter plaatse blijkt tussen -0,4 meter en -1,0 meter onder maaiveld licht verontreinigd met lood en zink. De puin- en kolengruishoudende ondergrond is plaatselijk sterk verontreinigd met lood, zink, en/of PAK. Vergelijkbare sterke verontreinigingen worden in het stadsdeel van de onderzoekslocatie vaker aangetroffen in achtertuinen. Aangenomen wordt dat deze verontreiniging verband houdt met het storten van resten kolen door de voormalige bewoners. De achtergrondwaarden voor PFAS worden niet overschreden.

Op de onderzoekslocatie wordt asbest indicatief boven de interventiewaarde aangetoond. In het grondwater is plaatselijk een licht verhoogde concentratie barium en zink of molybdeen gemeten. Van de overige parameters is geen verhoogde waarde gemeten.

Voor deze gronden is in overleg met de gemeente gekozen voor een zogenoemde 'leeflaag-sanering', waarbij de vervuilde laag wordt afgesloten met een signaleringsdoek en een ophoging met schone grond tot aan het nieuwe aanlegpeil. Het nu nog bebouwde deel van het projectgebied zal na de sloop ook onderworpen worden aan onderzoek. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe woning worden dan afspraken gemaakt ten aanzien van de eventuele sanering. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

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.

De gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart kent aan het Oude Noorden een redelijk tot hoge archeologische verwachtingswaarde toe. In het plangebied zijn onder en op het veen sporen uit de prehistorie te verwachten. Daar waar rond de jaartelling klei op het veen is afgezet, kunnen resten uit de Romeinse tijd voorkomen. De oeverzone van de Rotte is kansrijk voor het aantreffen van sporen uit de (Vroege) Middeleeuwen (tot circa 1170). In het hele plangebied zijn resten uit de Late Middeleeuwen (1200-1500) te verwachten. De tracés van de oude dijken zijn als archeologische structuren van belang. Op en langs de dijken zijn ook relictten van bewoning vanaf de 13e eeuw te verwachten. Bewoningsporen vanaf de 16e en 17e eeuw, die samenhangen met de stad Rotterdam, zijn te verwachten in het zuidelijk deel van het Oude Noorden, langs de benedenloop van de Rechter Rottekade, langs de Schie en

³ Heijmans, Verkennend Bodemonderzoek, Wiekstraat 21-57B Rotterdam, december 2020

bij de buurtschap Zwaanshals. Op grond van het bestemmingsplan geldt voor het projectgebied een vergunningsplicht voor werkzaamheden die, ongeacht het oppervlak van de bodemingreep, dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak beslaan groter dan 100 m².

Het beoogde bouwplan van één woning overschrijdt deze grenswaarde niet, zodat een archeologisch onderzoek in het kader van deze procedure niet noodzakelijk is. Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) heeft dit inmiddels bekrachtigd met een beleidsbesluit⁴.

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, 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). Het projectgebied is gelegen in de bebouwde kom van Rotterdam, op ruime afstand van Natura 2000-gebieden. Op een afstand van 10,7 km ligt het Natura 2000-gebied de Oude Maas. Overige natura 2000-gebieden in de omgeving bevinden zich op grotere afstand. De locatie ligt op een afstand van circa 1,9 km ten noordoosten van het Natuurnetwerk Nederland. Doordat de ingrepen relatief beperkt van aard zijn, zijn effecten op beschermde gebieden dan ook op voorhand uitgesloten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft de Biesbosch, dat op een afstand van ruim 23 kilometer van het projectgebied ligt. Uit een uitgevoerde stikstofberekening⁵ blijkt dat het beoogde bouwplan zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositie groter dan 0,0 mol/ha/jr. Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.

Soortbescherming

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

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

⁴ BOOR, A2020245 Gemeente Rotterdam, Wiekstraat, bouwplot 1, november 2020

⁵ AERIUS, Wiekstraat Rotterdam, november 2020.

Uit een uitgevoerde quickscan ecologie⁶, die betrekking had voor de gehele ontwikkeling van de Wiekstraat, blijkt dat in het plangebied of de directe omgeving hiervan beschermde diersoorten voorkomen. De te slopen bebouwing heeft verder geen essentiële betekenis voor beschermde soorten. Omdat de projectlocatie mogelijk geschikt leefgebied is voor vleermuizen en de gierzwaluw, is een aanvullend onderzoek⁷ uitgevoerd. Tijdens het onderzoek zijn geen nesten van de gierzwaluw vastgesteld, noch verblijfplaatsen van vleermuizen.

Conclusie

Uit het nader onderzoek is gebleken, dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot vernietiging van verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Ook is het projectgebied op ruime afstand gelegen van Natura 2000-gebieden. Daarmee staat de Wet natuurbescherming de realisatie van de beoogde ontwikkeling niet in de weg 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 gemeente heeft daartoe in september 2019 het Duurzaamheidskompas vastgesteld. Deze geeft richting, zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken. Het Duurzaamheidskompas is nadrukkelijk een 'levend' document dat regelmatig wordt geactualiseerd met nieuwe speerpunten. De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in vier ambities; de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie en een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

De gemeente Rotterdam beschikt naast het benoemde Programma Duurzaam, ook over het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit 2012 en bestaat uit de zes thema's *oppervlakte*, *veiligheid*, *toegankelijkheid*, *duurzaamheid*, *flexibiliteit* en *comfort*. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken. Bij het informatiepunt Duurzaam Rotterdam van gemeentewerken Rotterdam kunnen medewerkers, partners en bewoners van de gemeente Rotterdam informatie aanvragen over duurzaam bouwen en duurzame voorbeeldprojecten in Rotterdam. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan compact en tevens flexibel bouwen, en het toepassen van gerecyclede en tevens emissieloze bouwmaterialen. Daarnaast hecht de gemeente aan een ontwikkeling van het gebied op basis van de 'Rotterdam Resilience Strategie'. Binnen deze Strategie zijn drie trends voor de gemeente extra belangrijk: Circulariteit, Klimaatadaptatie en Energietransitie. Binnen deze trends komen steeds vier centrale thema's aan de orde: Water,

⁶ Blom Ecologie B.V., Oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna aan Wiekstraat 22A t/m 30C (even) en 21A t/m 63B (oneven) te Rotterdam, februari 2019.

⁷ Blom Ecologie B.V., Gierzwaluw- en vleermuisonderzoek Wiekstraat 22a t/m 30c en 21a t/m 63b te Rotterdam november 2019.

Groen, Energie en Materialen. Van belang is de mate waarin en de manier waarop de woningen, de buitenruimten en de gebiedsontwikkeling als geheel worden ontworpen in het kader van deze Strategie, Trends en Thema's.

Zoals aangegeven betreft het hier de realisatie van één woning, hoewel deze deel uitmaakt van een rij van in totaal 22 woningen. Algemeen wordt opgemerkt dat de beoogde ontwikkeling gebouwd zal worden conform het geldende Bouwbesluit. Ten opzichte van de huidige situatie leidt dit tot beter geïsoleerde en meer energiezuinige bebouwing. Dit heeft tot gevolg dat sprake zal zijn van een verminderde CO₂-uitstoot en een verbetering van de energie-efficiëntie. Het is daarnaast ook aan de eindgebruikers van hun woning om deze naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk in te richten. De herontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Zo wordt ingespeeld op een bredere differentiatie van woningen binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit draagt bij aan een opwaardering van het wooncomfort en daarmee ook de leefbaarheid in de buurt.

4.10 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt het doorlopen van de m.e.r.-procedure 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, waarbij vooral de onderdelen C en D van belang zijn. Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r. verplicht is. Activiteiten, plannen en besluiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling benodigd is, staan in onderdeel D. Voor beide onderdelen wordt per activiteit de drempelwaarden beschreven.

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

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van één woning. Daarmee blijft de omvang ruim onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel D11.2. Het bestemmingsplan is daarom niet plan m.e.r.-plichtig.

Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. is echter wel een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Als blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een uitgebreide m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten:

- Kenmerken project / activiteit: de omvang van het project betreft het realiseren een stedelijk ontwikkelingsproject, bestaande uit maximaal 11 woningen. Daarmee zit de beoogde ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Tevens is deze herontwikkeling voorzien op een locatie in bestaand stedelijk gebied, waarbij in de omgeving diverse woningen (en andere stedelijke functies) aanwezig zijn. De realisatie van de woningen, met name met betrekking tot verkeer, heeft slechts een minimaal effect. De omliggende wegen worden namelijk gebruikt voor de omliggende functies. Het plan voldoet ruimschoots aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit en kan zonder verdere maatregelen worden uitgevoerd.

- Plaats van het project / activiteit: het plangebied ligt in het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Voor de beoogde herontwikkeling zijn meerdere omgevingsaspecten nader beoordeeld en/of onderzocht (zie hiervoor de voorgaande paragrafen).
- Samenhang met andere activiteiten: er is geen samenhang met andere plannen/ontwikkelingen buiten het plangebied. Binnen het plangebied wordt de realisatie van een woningbouwproject mogelijk gemaakt. De onderzoeken naar de verscheidene milieueffecten zijn in het eerdere deel van dit hoofdstuk toegelicht. Daarnaast belemmert de planontwikkeling de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet.
- Kenmerken van de (mogelijk belangrijke) nadelige milieugevolgen: uit de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk blijkt, dat de beoogde herontwikkeling niet leidt tot belangrijke milieugevolgen.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat deze ruimtelijke onderbouwing niet m.e.r.(beoordelings)-plichtig 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, zijn tussen de gemeente en initiatiefnemer afspraken gemaakt. Havensteder ontwikkeld hier volledig op eigen grond. 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*

Op grond van artikel 5.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit, overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke bij het plan in het geding zijn. De ruimtelijke onderbouwing is daartoe toegezonden aan de voor de gemeente Rotterdam vaste overlegpartners. Hierbij hebben zes overlegpartners formeel gereageerd: de provincie Zuid-Holland, Tennenet, Gasunie, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Van de overige overlegpartners is geen formele reactie ontvangen. Gesteld wordt dat zij kunnen instemmen met de voorgestelde herontwikkeling van het projectgebied.

Alle genoemde partijen van wie een reactie is ontvangen, geven aan dat hun belangen niet worden geschaad. Zo laat de provincie weten dat het plan in lijn is met de omgevingsvisie en het Programme ruimte. TenneT geeft aan dat zij in de directe omgeving van het projectgebied geen eigendommen in beheer heeft. De Gasunie meldt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van hun dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat eventuele leidingen geen invloed hebben op de verdere planontwikkeling. De VRR merkt op dat met betrekking tot het voornemen geen relevante externe veiligheidsaspecten zijn geconstateerd. Wel adviseren zij bij de ontwikkeling van het bouwblok zorg te dragen voor toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen, zodat de hulpdiensten bij een incident adequaat kunnen optreden. BOOR geeft aan in te kunnen stemmen met de archeologische paragraaf en heeft een beleidsbeslissing toegestuurd waarmee de locatie is gevrijwaard van nader onderzoek. Tot slot geeft het Hoogheemraadschap aan dat de waterhuishoudkundige belangen voldoende zijn gewaarborgd.

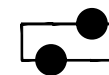
6. CONCLUSIE

Het beoogde bouwplan behelst de bouw van één grondgebonden woning binnen het bestaand stadsgebied. De beoogde ontwikkeling, die deel uitmaakt van in totaal 22 woningen, vertoont geen strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is en dat van een acceptabel woon- en leefklimaat in de omgeving sprake blijft. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

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



VERKLARING



Projectgebied

project:

Wiekstraat (bouwplot 1)

gemeente:

Rotterdam

fase:

Omgevingsvergunning

opdrachtgever:

Stichting Havensteder

datum : 17 december 2020

Identificatienummer:

schaal : 1:500 (A4)

re·BUS

Postbus 6083

3002 AB Rotterdam

email: jochem@re-bus.nl

tel: 06-48384580

