



Gemeente Rotterdam

BESTEMMINGSPLAN

Ceintuurbaan 133 bestemmingsplan

Ceintuurbaan 133

Rotterdam

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0599.BP2147Ceintuurb133-on01

projectnummer:
401059.20180966

opdrachtgever:
ir. L.C. Snel

planstatus

datum:
15-01-2019
-
25-06-2020

status:
concept
voorontwerp
ontwerp
vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Beschrijving van het plan	11
2.1	Omgeving en huidig gebruik	11
2.2	Projectbeschrijving	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Nationaal beleid	19
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	29
4.1	Verkeer en parkeren	29
4.2	Geluid	30
4.3	Water	31
4.4	Luchtkwaliteit	33
4.5	Bedrijven en milieuzonering	33
4.6	Externe veiligheid	35
4.7	Bodem	36
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	37
4.9	Planologisch relevante kabels en leidingen	39
4.10	Ecologie	39
4.11	Duurzaamheid	42
4.12	Vormvrije mer-beoordeling	43
Hoofdstuk 5	Juridische planopzet	45
5.1	Algemeen	45
5.2	Opbouw regels	45
5.3	De bestemmingen	45
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	47
6.1	Economische uitvoerbaarheid	47
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Bijlagen toelichting

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
Bijlage 2	Onderzoek externe veiligheid Ceintuurbaan 133
Bijlage 3	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 4	Archeologisch advies BOOR
Bijlage 5	Inventariserend archeologisch veldonderzoek
Bijlage 6	Stikstofberekening Ceintuurbaan 133 Rotterdam
Bijlage 7	Quickscan beschermde planten- en diersoorten
Bijlage 8	Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	69
Artikel 1	Begrippen	69
Artikel 2	Wijze van meten	73
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	75
Artikel 3	Bedrijf - 1	75
Artikel 4	Verkeer - Erf	76
Artikel 5	Verkeer - Verblijfsgebied	77
Artikel 6	Wonen	78
Artikel 7	Waarde - Archeologie 2	79
Hoofdstuk 3	Algemene regels	81
Artikel 8	Anti-dubbelregel	81
Artikel 9	Algemene bouwregels	82
Artikel 10	Algemene gebruiksregels	83
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	85
Artikel 11	Overgangsrecht	85
Artikel 12	Slotregel	86

Bijlagen regels

Bijlage 1	Lijst van Bedrijfsactiviteiten
------------------	---------------------------------------



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

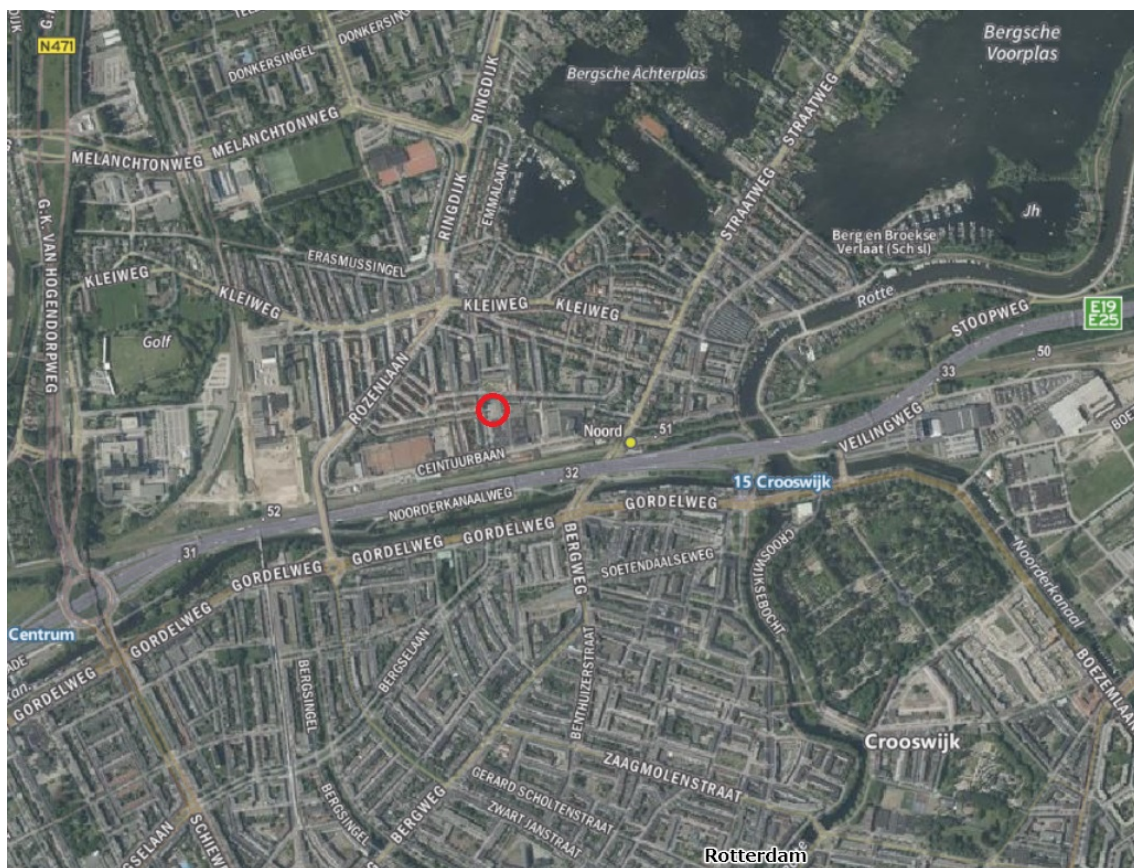
1.1 Aanleiding

Netimex BV wenst op de hoek van de Prins Frederik Hendrikstraat en de Elektroweg een appartementengebouw te realiseren. Deze locatie maakt nu nog onderdeel uit van het voormalige autobedrijf 'Eef & Huub' (perceel Ceintuurbaan 133). Het bedrijf 'Eef & Huub' is enkele jaren geleden verhuisd naar een andere locatie. De voormalige showroom aan de Ceintuurbaan wordt momenteel verhuurd aan een sportschool. De achterliggende werkplaats en het parkeerterrein worden niet meer gebruikt. Het bouwplan heeft alleen betrekking op het parkeerterrein. In dit bestemmingsplan is echter het totale perceel meegenomen.

De beoogde ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier'. Op basis van de benodigde onderzoeken is in dit bestemmingsplan een verantwoorde basis en een toepasselijke bestemmingsregeling ontworpen, waarbij de woningbouw juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt. Tevens wordt de toegelaten bedrijfscategorie op het resterende deel van het perceel aangepast.

1.2 Ligging plangebied

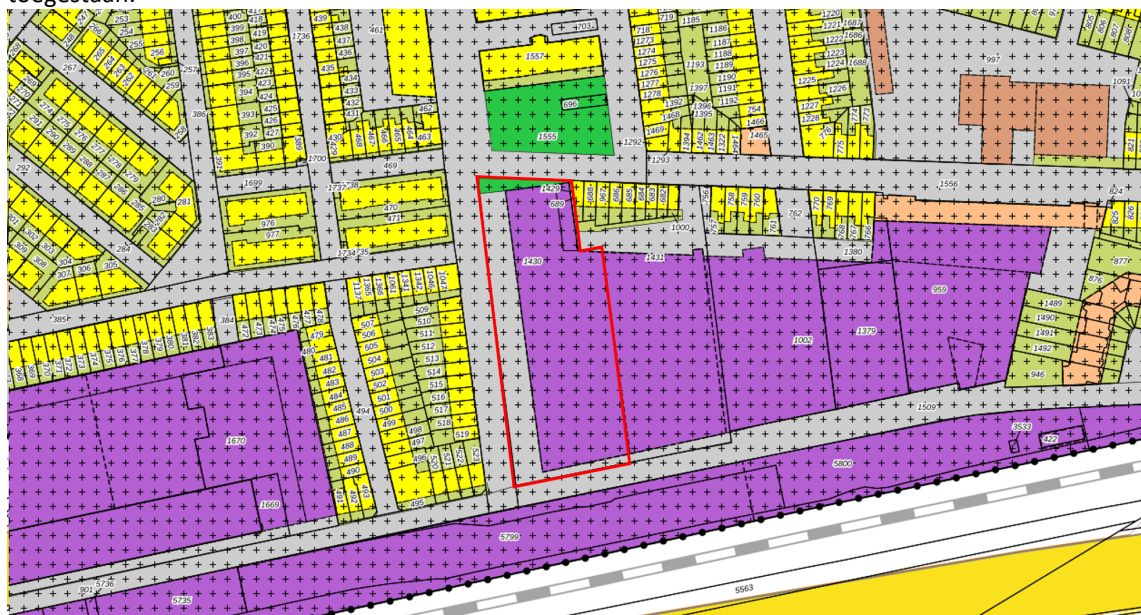
Het plangebied ligt in het Kleiwegkwartier (ook wel Hillegersberg-Zuid genoemd) ten noorden van de binnenstad, net buiten de noordelijke ringweg (A20). De locatie maakt onderdeel uit van een bedrijvenstrook langs de Ceintuurbaan. In figuur 1.1 geeft de ligging van het plangebied aan.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (bron: Luchtfoto Kadaster Nederland)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de locatie geldt het bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier' dat op 27 september 2018 is vastgesteld. Het perceel heeft voor het grootste deel een bedrijfsbestemming (Bedrijf - 2). Binnen deze bestemming zijn bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.1 van de lijst van bedrijfsactiviteiten toegestaan.



Figuur 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier'

Het bouwvlak komt overeen met het bestemmingsvlak en mag volledig worden bebouwd. Detailhandel in personenauto's en bijbehorende voorzieningen mag niet meer bebouwd oppervlak innemen dan 3.220 m² (specifieke vorm van bedrijf - 1). De maximale bouwhoogte bedraagt 12 meter met uitzondering van een kleine strook grond grenzend aan de woningen langs de Prins Frederik Hendrikstraat. Voor deze strook bedraagt de maximale bouwhoogte 4 meter. Het beoogde appartementengebouw past niet binnen de bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan.

Een smalle driehoek langs de Prins Frederik Hendrikstraat heeft een groenbestemming en een strook langs de Elektroweg is voorzien van de bestemming Verkeer - Erf. Binnen deze bestemmingen zijn geen gebouwen toegestaan. Ten slotte is het hele perceel voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het plangebied en komt het planvoornemen aan de orde. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleidskader beschreven. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van het benodigde onderzoek naar onder andere milieuaspecten. Een toelichting op de juridische regeling van het plan is opgenomen in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plan

2.1 Omgeving en huidig gebruik

Omgeving

Het plangebied ligt in het Kleiwegkwartier - ook wel Hillegersberg-Zuid genoemd - en maakt onderdeel uit van de wijk Hillegersberg - Schiebroek. Globaal gezien ligt het gebied in het noorden van de stad, net buiten de noordelijke ringweg (A20) en nabij station Rotterdam-Noord. Het Kleiwegkwartier kan worden omschreven als een buiten de ring gelegen stadswijk, die tevens de overgang vormt naar het groenstedelijk woongebied van Hillegersberg. Het plangebied ligt in het zuidelijke deel van de wijk. Dit gedeelte kent een relatief hoge bebouwingsdichtheid. Naast de woonfunctie komen er diverse andere functies voor zoals bedrijven, detailhandel, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. De meeste bedrijvigheid komt voor aan de Ceintuurbaan. Ten noorden van deze straat staan enkele grote bedrijfsgebouwen met onder andere opslag, groothandel in ijzerwaren en een houthandel. In een aantal van deze (voormalige) bedrijfsgebouwen zijn andere functies gevestigd, waaronder detailhandel. De gemeente Rotterdam onderzoekt momenteel de transformatie van de bedrijvenstrip naar bijvoorbeeld woningbouw of een stedelijke mix van functies.

Het plangebied ligt op de hoek van de Prins Frederik Hendrikstraat en de Elektroweg. Zowel aan de westzijde als aan de noordzijde staan woningen. De woningen aan de overzijde van de Elektroweg dateren uit de jaren '30 (zie figuur 2.1). Het zijn beneden-bovenwoningen die bestaan uit twee bouwlagen met kap. De woningen aan de noordzijde van de Prins Frederik Hendrikstraat liggen rond een klein buurtpark met enkele speelvoorzieningen. De appartementengebouwen rond het park zijn van meer recente datum (2013 respectievelijk 1999) en zijn vier tot zes bouwlagen hoog.



Figuur 2.1 Context Ceintuurbaan 133 (bron: Roest Architectuur)

Aan de westzijde grenst het plangebied aan een rijtje beneden-bovenwoningen aan de Prins Frederik Hendrikstraat en het achterterrein van Correct-Marine, een winkel in met alles voor marine en watersport. Het privé-parkeerterrein achter de watersportwinkel is bereikbaar vanaf de Prins Frederik Hendrikstraat aan de oostzijde van het rijtje beneden-bovenwoningen. Ook deze beneden-bovenwoningen bestaan uit twee bouwlagen met kap.

Aan de zuidzijde grenst het perceel aan de Ceintuurbaan. Verder naar het zuiden ligt de spoorlijn Rotterdam - Gouda en de A20. Op de strook grond tussen de Ceintuurbaan en de spoorlijn is een ijzerhandel gevestigd. Tussen de spoorlijn en de snelweg staat een geluidsscherm met een hoogte van circa 6 meter.

Plangebied

Omdat het onderzoek van de gemeente Rotterdam naar de transformatie van de bedrijvenstrip langs de Ceintuurbaan (A20-zone) op korte termijn nog niet is afgerond, is uitgegaan van een gefaseerde aanpak: eerst het gedeelte aan de Prins Frederik Hendrikstraat herontwikkelen met woningbouw en het zuidelijke deel pas als de uitkomsten van de studie naar de A20-zone bekend zijn.

Het plangebied betreft zowel de bestaande te handhaven bedrijfsbebouwing als het parkeerterrein achter het voormalige garagebedrijf 'Eef en Huub' (zie figuur 2.2). De voormalige showroom wordt momenteel gebruikt door een sportschool. De achterliggende werkplaats wordt niet meer gebruikt. Het parkeerterrein is alleen bereikbaar vanaf de Ceintuurbaan. Langs de Prins Frederik Hendrikstraat ligt een smalle groenstrook die in het plangebied wordt meegenomen. In de groenstrook staat een stallingsruimte voor tien fietsen.



Figuur 2.2 Huidige situatie plangebied

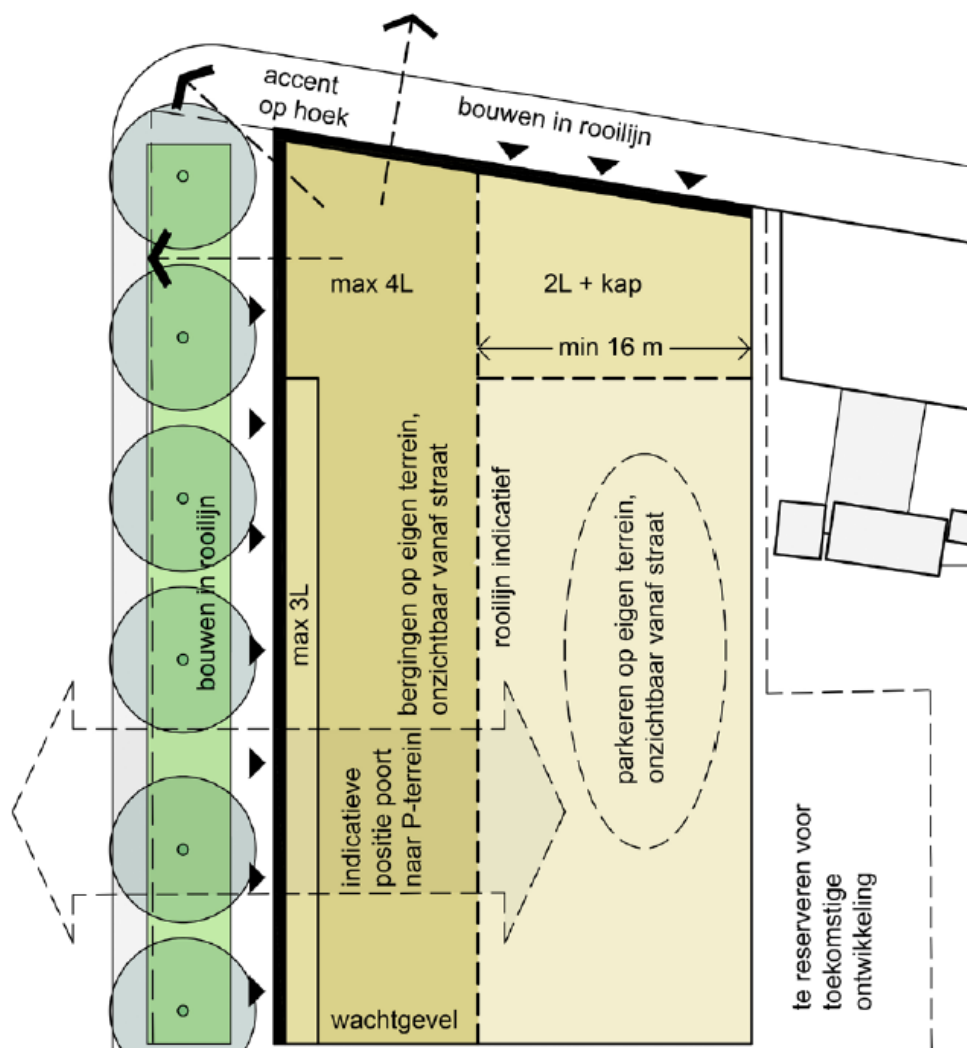
2.2 Projectbeschrijving

Nota van Uitgangspunten

Door de gemeente Rotterdam is voor de herontwikkeling van het noordelijke deel van het perceel Ceintuurbaan 133 van bedrijventerrein naar woningbouw een Nota van Uitgangspunten opgesteld (concept 13 februari 2018). Omdat de invulling van de A20-zone langs de Ceintuurbaan nog niet bekend is, kan met een haakvorming woongebouw op het huidige parkeerterrein worden geanticipeerd op meerdere mogelijke toekomstige invullingen. Woningbouw in deze vorm belemmert een mogelijke toekomstige ontwikkeling van de bedrijvenzone langs de Ceintuurbaan niet. Hierdoor kan de ontbrekende straatwand aan de Prins Frederik Hendrikstraat worden aangevuld. Dit zorgt ook voor een betere omkadering van het bestaande buurtparkje, waardoor het gewenste besloten karakter hiervan wordt versterkt. Ook voor de zijde van de Elektroweg geldt dat een haakvorming gebouw het straatbeeld kan versterken. Cruciaal onderdeel van de beoogde gebiedstransformatie is herprofilering van de Elektroweg tussen de Prins Frederik Hendrikstraat en de Ceintuurbaan. Er wordt voor herprofilering uitgegaan van dezelfde profielbreedte als die van de Elektroweg ten noorden van de Prins Frederik Hendrikstraat met ook een trottoir aan de oostzijde van de weg. Een trottoir ontbreekt in de huidige situatie.

Vanuit de wens om ruimtelijk aan te sluiten op het omliggende stratenpatroon is een maximale bouwvlak gedefinieerd (zie figuur 2.3). Aan de west- en noordzijde is aansluiten op het karakter van de Prins Frederik Hendrikstraat / Elektroweg verplicht. Uitstekende delen zijn tot maximaal 60 cm buiten de rooilijn toegestaan waarbij erkers maximaal 40%. Overige stedenbouwkundige uitgangspunten zijn:

- bebouwing heeft een aaneengesloten gevelbeeld; het binnenterrein is vanaf de straat niet zichtbaar;
- aan de noordzijde sluit de beoogde nieuwbouw qua bouwhoogte aan op de naastgelegen bebouwing van twee lagen met kap;
- de dakhelling is gelijk aan die van de bestaande bebouwing waarbij ook uitgegaan kan worden van een terugliggende derde bouwlaag voor zover deze binnen de bouwenvelop valt;
- aan de westzijde wordt uitgegaan van vier bouwlagen, waarbij de vierde laag een setback heeft van minimaal 3 meter;
- op de hoek van de Elektroweg en de Prins Frederik Hendrikstraat is een architectonisch accent wenselijk, als tegenhanger van het pand Elektroweg 228 (vier bouwlagen);
- de zuidgevel wordt uitgevoerd als 'wachtgevel' (geen ramen of entrees) zodat hier in een latere fase aansluitend op kan worden gebouwd.



Figuur 2.3 Stedenbouwkundige uitgangspunten (bron: Nota van Uitgangspunten)

Andere uitgangspunten hebben betrekking op het programma, parkeren en architectuur. De meest relevante voorwaarden zijn:

- woningen zijn groter dan 50 m² gebruiksoppervlakte (gbo), maar bij voorkeur groter dan 100 m² gbo;
- het straatbeeld is levendig door woningen op de begane grond en woningentrees aan de straatzijde;
- het woongebouw vormt een ruimtelijke eenheid, ondanks het feit dat het gebouw een veelvoud

- aan woningtypen kan bevatten;
- parkeerplaatsen worden gesitueerd op eigen terrein, onzichtbaar vanaf de straat;
- uitgegaan wordt van de nieuwe Rotterdamse parkeernormen;
- de architectuur sluit aan op de bestaande woonbebouwing van het Kleiwegkwartier ('jaren dertig' stijl).

Schetsontwerp

Op basis van de Nota van Uitgangspunten is door Roest Architectuur een massastudie uitgevoerd wat heeft geresulteerd in een schetsontwerp. Conform de gestelde randvoorwaarden is een haakvormig appartementengebouw ontworpen met de gevels langs de Prins Frederik Hendrikstraat en de Elektroweg in de rooilijn. Het gebouw beschikt over maximaal vier bouwlagen waarmee de maximale bouwhoogte circa 12,6 m bedraagt. Deze hoogte wordt gerealiseerd langs de Elektroweg. Dit gedeelte van het gebouw wordt voorzien van een plat dak. Op het platte dak komen een aantal zonnepanelen die in (een deel van) de energiebehoefte gaan voorzien. Met uitzondering van het gedeelte op de hoek van de Elektroweg en de Prins Frederik Hendrikstraat wordt de bovenste bouwlaag teruggelegd uit de rooilijn. Het volledige benutten van het bouwvlak op de hoek dient als tegenhanger van de hogere bebouwing op de tegenoverliggende hoek. Om beter aan te sluiten op de bestaande bebouwing aan de Prins Frederik Hendrikstraat zijn aan de noordzijde drie bouwlagen ontworpen, met aan de straatzijde een kap.



Figuur 2.4 Impressie beoogd appartementengebouw

Het gebouw biedt ruimte aan maximaal 36 wooneenheden. De begane grond is gereserveerd voor 7 woningen aan de Elektroweg, 4 woningen aan de Prins Frederik Hendrikstraat, 36 bergingen (voor ieder appartement één berging) aan de achterzijde van het gebouw, een entreehal en installatieruimten. Naast de centrale entree vanaf de Elektroweg heeft elke woning op de begane grond een voordeur aan de straatzijde. De 7 appartementen aan de Elektroweg beschikken over twee verdiepingen. In aanvulling hierop zijn nog 6 extra appartementen op de eerste verdieping te vinden. Over de tweede verdieping zijn 13 appartementen verdeeld en over de derde verdieping 6 appartementen. De appartementen op de verdiepingen zijn bereikbaar via de centrale hal en galerijen aan de achterzijde van het gebouw.

Alle woningen hebben een grootte tussen de 53 m² en 92 m². De grootste appartementen bevinden zich op de bovenste bouwlaag langs de Elektroweg. Deze appartementen beschikken ook over een dakterras vanwege de teruggelegen voorgevel. De overige appartementen beschikken over een balkon aan de straatzijde. Alleen de woningen op de begane grond langs de Prins Frederik Hendriksstraat hebben een achtertuin aan de achterzijde van het gebouw. De doelgroep van de woningen betreft met name starters en één- en tweepersoonshuishoudens.



Figuur 2.5 Impressie voorgevel Elektroweg

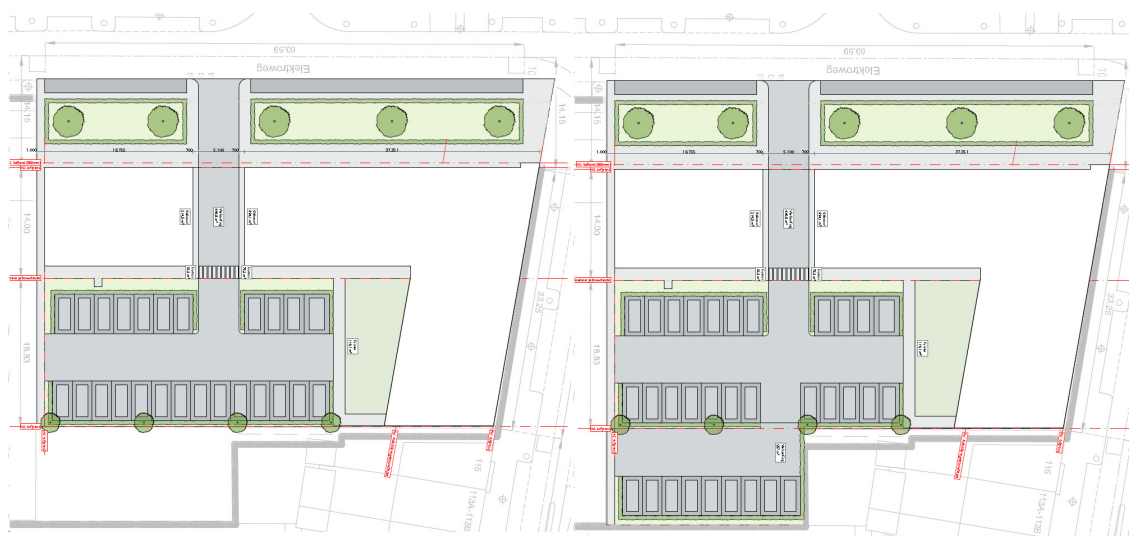


Figuur 2.6 Impressie achtergevel



Figuur 2.7 Impressie voorgevel Prins Frederik Hendrikstraat (links) en zuidelijke zijgevel (rechts)

Het achterterrein zal worden ingericht als parkeerterrein. Dit terrein is bereikbaar via een onderdoorgang vanaf de Elektroweg. Het parkeerterrein biedt ruimte aan 25 parkeerplaatsen. Tot de transformatie van de hele bedrijvenstrook langs de Ceintuurbaan blijft een deel van het kavel ongebruikt. Tot een definitieve invulling bekend is, zal dit kaveldeel ook worden ingezet als parkeervoorziening voor de ontwikkeling (zie figuur 2.8). Het totale aantal bedraagt dan 32 parkeerplaatsen.



Figuur 2.8 Inrichting parkeerterrein (25 parkeerplaatsen links en 32 parkeerplaatsen rechts) en openbare ruimte

Langs de Elektroweg wordt het profiel van de weg ten noorden van de Prins Frederik Hendrikstraat doorgetrokken. Tussen de groenstrook en het appartementengebouw wordt voorzien in een trottoir langs de voorgevel van de woningen.

De bestaande bedrijfsloods wordt gehandhaafd. Vanwege de naastliggende woningbouwontwikkeling worden de bedrijfsmatige mogelijkheden echter beperkt tot activiteiten uit categorie 1 en 2. Voor de al aanwezige sportschool wordt op het gebouw een specifieke functieaanduiding opgenomen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Barro

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker vooropstaat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

Met de voorgenoemde planontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding. Er zal zorg worden gedragen voor een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming.

Besluit ruimtelijke ordening (2012, actualisering 2017)

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk

maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik moet een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Stedelijke ontwikkeling

Uit de handreiking ladder voor duurzame verstedelijking (bron: Infomil) blijkt dat voor wonen de lijn is, dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Omdat in dit geval meer woningen mogelijk worden gemaakt, wordt geconcludeerd dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

Bestaand stedelijk gebied

In de algemene bepalingen van het Besluit ruimtelijke ordening (1.1.1 lid 1 onder h) is de volgende definitie opgenomen voor bestaand stedelijk gebied: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

De locatie is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied door de ligging in Rotterdam. Het gebied is volledig omsloten door bebouwd gebied.

Toetsing

De woningbehoefte blijkt uit de provinciale woningbehoefteraming WBR 2016 en de Woonvisie Rotterdam. De algemeen geaccepteerde relevante woonregio is de Stadsregio Rotterdam. De provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose is op deze indeling gebaseerd. Uit de 'Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, aanpak tot 2020' die de gemeente Rotterdam heeft opgesteld, zet de gemeente de volgende punten voor 2020 op de agenda.

1. Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren:
 - kansrijke wijken voor gezinnen;
 - aantrekken en vasthouden van studenten en young potentials;
 - verdichten in de binnenstad;
 - nationaal Programma Rotterdam Zuid;
 - gebiedsontwikkeling en herstructurering;
 - transformatie Stadshavens;
 - zelfbouw en klus(huur)woningen;
 - dorpen en bloemkoolwijken;
 - sturen op voorraadontwikkeling;
 - kader verkoop huurwoningen door corporaties.
2. Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde:
 - kwaliteitsbeleid;
 - voorraadbeleid op grond van de Huisvestingswet;
 - funderingsonderzoek en -herstel;
 - aanpak particuliere woningvoorraad en VVE-010;
 - lobby naar het Rijk: verhuurdersheffing;
 - innovatie en nieuwe woonvormen;
 - versnelling verduurzaming.
3. De basis op orde houden:
 - actief monitoren voldoende aanbod goedkope huurwoningen;
 - maatregelen in het kader van betaalbaarheid;
 - actief monitoren huidige regionale afspraken en voorbereiden op afspraken na 2020;

- implementatie WMO: faciliteren langer thuis wonen en eerder thuis wonen;
- huisvesting Bijzondere Doelgroepen: platform en convenant;
- bewonersondersteuning op gebied van wonen;
- maatwerkaanpak veiligheid en leefbaarheid;
- aanpak woonoverlast;
- instroomregulering via de Rotterdamwet.

Uit de actuele provinciale woningbehoefteprognose (WBR 2016) blijkt dat de woningbehoefte in de Stadsregio en met name in Rotterdam nog steeds groot is. Uit figuur 3.1 blijkt dat de woningbehoefte in deze regio een woningaantal van ruim 28.000 betreft voor de jaren 2015-2019. De jaren erna neemt de woningbehoefte verder toe tot 29.400 woningen. Pas vanaf 2030 neemt de woningbehoefte af. Stadsregio Rotterdam staat op de tweede plek als het gaat om woningbehoefte in Zuid-Holland. De bouw van woningen voorziet dus in een actuele behoefte.

(Sub-)regio	2015-2019	2020-2029	2030-2039
Holland-Rijnland	15.400	13.900	2.300
SG Haaglanden	32.900	45.800	37.200
SR Rotterdam	28.200	29.400	18.100
Midden-Holland	5.600	5.900	2.000
Alblasserwaard/Vhl.	3.000	2.400	0
Drechtsteden	6.400	4.900	1.300
Hoeksche Waard	2.000	1.000	-1.400
Goeree-Overflakkee	900	-200	
ZUID-HOLLAND	94.300	104.200	59.100

Figuur 3.1 Woningbehoefte in Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam (bron: WBR2016)

Conclusie nationaal beleid

Met de ontwikkeling is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. De ontwikkeling draagt bij aan het tegengaan van het woningtekort in de regio en de verfraaiing van de buurt. De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Het rijksbeleid staat de ontwikkeling niet in de weg.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (geconsolideerde versie 2018)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De (VRM) geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Bij de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit.

In de VRM zijn 4 rode draden te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Wonen

De provincie stelt de Woningmarktverkenning Zuid-Holland vast als uitgangspunt voor de woningbehoefte in de regionale woonvisies. Dit betekent dat de provincie in de eerste plaats een regionale woonvisie zal beoordelen op basis van de Woningmarktverkenning. De Woningmarktverkenning is daarmee in principe leidend voor het oordeel van de provincie. Ander onderzoek kan worden gebruikt als aanvulling en/of nuancering. Wanneer de provincie het aannemelijk acht dat lokaal of regionaal onderzoek beter inzicht geeft in (onderdelen) van de vraag dan de Woningmarktverkenning zal de provincie bij een tegenstrijdigheid met de Woningmarktverkenning kiezen om lokaal of regionaal onderzoek te volgen bij beoordeling van een regionale woonvisie. De provincie past de Woningmarktverkenning toe op (sub)regionaal niveau, waarmee wordt aangesloten op de schaal van de woningmarkt. Voor woonmilieus gaat de provincie uit van de indeling in woonmilieus uit de Woningmarktverkenning Zuid-Holland.

Knooppunten en stedelijke centra

Binnen de stedelijke agglomeratie stuurt de provincie op sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd. Daarvoor komen locaties in aanmerking binnen de stedelijke agglomeratie, waar het infrastructuurnetwerk nog onbenutte capaciteit heeft en waar door de stedelijke dynamiek kansen liggen voor de versterking van de agglomeratiekracht en complementariteit in de regio. Andere ontwikkelingslocaties kunnen in aanmerking komen, als ze uitstekend zijn ontsloten over de weg en per hoogwaardig openbaar vervoer en goed te bereiken zijn per fiets.

Het programma Stedenbaan vervult een belangrijke rol bij de ontwikkeling van belangrijke OV-knooppunten in de Zuidelijke Randstad én bij de ruimtelijke ontwikkeling rond die knooppunten. Stedenbaan (sinds 2012 officieel StedenbaanPlus geheten) is een zogenaamd Transit-oriented development-programma voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer in het zuidelijk deel van Nederlandse Randstad. Stedenbaan is een samenwerking van de Nederlandse Spoorwegen, ProRail, de provincie Zuid-Holland, Stadsgevest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Holland-Rijnmond, de Drechtsteden, het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, de gemeente Den Haag en de gemeente Rotterdam. Stedenbaan organiseert uitwisseling van kennis tussen wetenschappers en experts van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. De verbinding tussen theorie en praktijk zorgt voor continue vernieuwing en aanscherping van het programma. De missie van het programma Stedenbaan is: 'Het in samenhang met de ruimtelijk-programmatische opgaven verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de Zuidelijke Randstad door het realiseren van een voor de inwoners en reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes'.

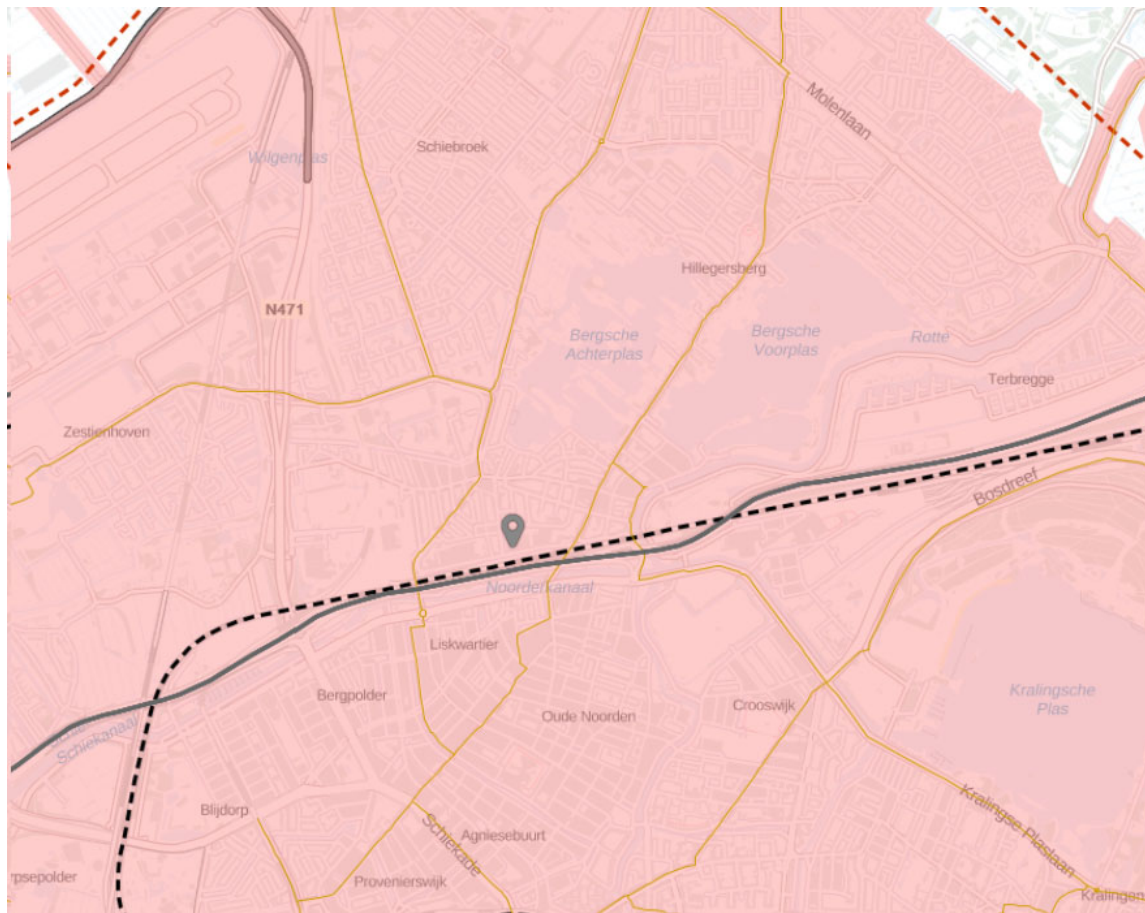
Op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling hebben de partners afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations. Binnen het verstedelijkingsbeleid van de Zuidelijke Randstad wordt gestreefd naar 80% binnestedelijk bouwen, waarvan de helft (40%) rondom Stedenbaan-stations. Deze aanpak zorgt voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-knooppunten.

Toetsing

Dit project geeft invulling aan het hoofddoel en het project geeft mede invulling aan rode draden 1, 2 en 3. De ontwikkeling past binnen de provinciale visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie zet in op kwaliteitsverbetering en het beter benutten van de ruimte, zeker rond openbaar vervoer-knooppunten.

De druk op de woningmarkt is fors toegenomen. Dit blijkt uit de actuele provinciale woningbehoefteraming en de Woonvisie Rotterdam. Er is behoefte aan nieuwe woningen. Hierop is

nader ingegaan in de Woonvisie Rotterdam (zie paragraaf 3.3).

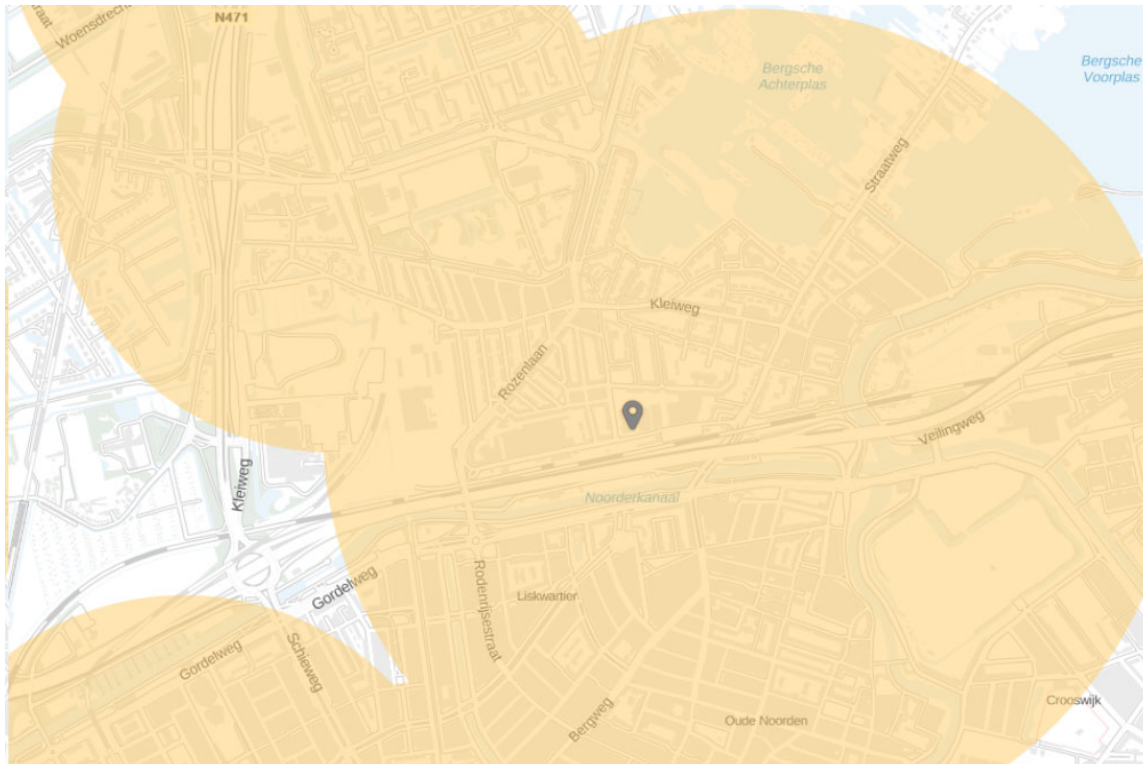


Figuur 3.2 Uitsnede visiekaart 'beter benutten bebouwde ruimte' (bron: VRM)

Het voorliggende plan voorziet in een transformatie van een bedrijfsperceel naar woningen nabij een openbaar vervoersknooppunt (Rotterdam Noord). Met deze transformatie wordt een bijdrage geleverd aan het opvangen van de (regionale) behoefte aan nieuwe woningen binnen de aangewezen 'bebouwde ruimte'. De Visie Ruimte en Mobiliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

Programma ruimte (geconsolideerde versie 2018)

Het ruimtelijk-relevante, operationele beleid is opgenomen in het Programma ruimte. Hierin is aangegeven dat gemeenten en regio's gestimuleerd worden om ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren.



Figuur 3.3 Uitsnede kaart sterke centra en kantoren

Toetsing

Het plangebied ligt binnen bestaand stads- en dorpsgebied en binnen het invloedsgebied van de haltes en stations van Stedenbaan. Gemeenten en regio's worden gestimuleerd om ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied zoveel mogelijk te realiseren binnen deze invloedsgebieden.

Verordening ruimte 2014 (geconsolideerde versie 2018)

In samenhang met de Visie Ruimte en Mobiliteit is de Verordening ruimte 2014 opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. Het volgende artikel is relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Artikel 2.1.1 lid 1 Stedelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening ;
- b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

Toetsing

- a. De ontwikkeling is in paragraaf 3.1 getoetst aan de ladder.
- b. Niet van toepassing.

Artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Lid 1 Ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Lid 2 t/m 6

Niet van toepassing.

Toetsing

Relevante richtpunten voor deze locatie in de stad zijn:

- ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van de stad;
- ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

Gelet op het karakter van de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied kan in dit geval worden gesproken van inpassen. De ontwikkeling past binnen de richtpunten van de kwaliteitskaart 'laag van de stedelijke occupatie', waarin het gebied is aangemerkt als 'stedelijk concentratiegebied'. Met de ontwikkeling is sprake van verdichting binnen bebouwd gebied rond een openbaar vervoer-knooppunt.

Conclusie provinciaal beleid

Resumerend kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met het provinciale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030 (2007)

De Stadsvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende 15 jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg 15 jaar inderdaad een sterkere economie heeft en aantrekkelijker woongebieden kent.

Toetsing

De ontwikkeling betreft de eerste fase van de transformatie van de bedrijvenstrook langs de Ceintuurbaan. De ontwikkeling ligt in het stedelijk gebied en draagt bij aan de woningbouwopgave. De beoogde ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met de Stadsvisie.

Woonvisie Rotterdam

De Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, aanpak tot 2020 is een vergezicht op de aantrekkelijke woonstad. De visie focust op de rol van het wonen in de algehele ambitie om de stad sterker en aantrekkelijker te maken. De kwaliteit van wonen in Rotterdam is zeer bepalend voor de tevredenheid, identiteit, zelfredzaamheid en participatie van Rotterdammers en van groot belang voor de economische ontwikkeling van de stad. In paragraaf 3.1 zijn de agendapunten uit de visie reeds beschreven:

1. meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren;
2. zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde;
3. de basis op orde houden.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling draagt met het realiseren van appartementen variërend in grootte tussen de 53 m² en 92 m² bij aan de drie agendapunten van de woonvisie. De ontwikkeling past dan ook binnen de uitgangspunten van deze visie.

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+

Het verkeer- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+. Het plan is op 11 mei 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam.

Het Stedelijk Verkeersplan is een plan waarbij bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam staat. Het Stedelijk Verkeersplan zet de lange termijnvisie neer, waarbij het uitgangspunt is dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een belangrijke randvoorwaarde voor een economische sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. De Rotterdamse Mobiliteitsagenda kent een drietal vertrekpunten:

- de groei en stedelijke verdichting van Rotterdam naar 690.000 inwoners in 2035;
- de economische vernieuwing (Next Economy) en de daarbij horende energietransitie;
- de stedelijke mobiliteitstransitie naar meer fiets en ov-gebruik.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn vertaald in een verschillend aantal kansen en bereikbaarheidsmaatregelen die bijdragen aan Rotterdam als levendige en sterke economische stad. Een goede balans in modaliteiten, oftewel een nieuw evenwicht tussen fietsers, voetgangers, auto's en het openbaar vervoer is daarbij vertrekpunt. Dit betekent dat de verdichting met woningen binnen het stedelijk gebied prioriteit krijgt en de transitie naar de Next Economy het regionaal en stedelijk vervoersnetwerk vorm geeft. Hierbij staat de gezondheid van de Rotterdammer voorop en wordt geïnvesteerd in slimme mobiliteit, waarbij de stad functioneert als proeftuin. De structuuringsrepen binnen het Stedelijk Verkeersplan bieden de meeste kansen om een stedelijk en regionaal infrastructuur netwerk te vormen dat voldoende flexibel en genoeg adaptief is om de stad van de toekomst (Next City) vorm te geven. De mobiliteitsstrategie ontstaat vanuit de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van stad en regio en wordt -wanneer de bereikbaarheidsopgave in de toekomst verandert- steeds opnieuw aan de tijdgeest aangepast, omdat het geen volgordelijkheid kent. Dit leidt tot de volgende beleidskeuzen:

1. Stimuleren van fiets en ov binnen de Ring;
2. een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en ov in evenwicht;
3. regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande;
4. aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de City Lounge versterkt;
5. versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile;
6. geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt;
7. gezonde leefomgeving: versterken ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en Zero Emissie;
8. slimme mobiliteit: technologische innovatie en ict;
9. gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbinden.

Toetsing

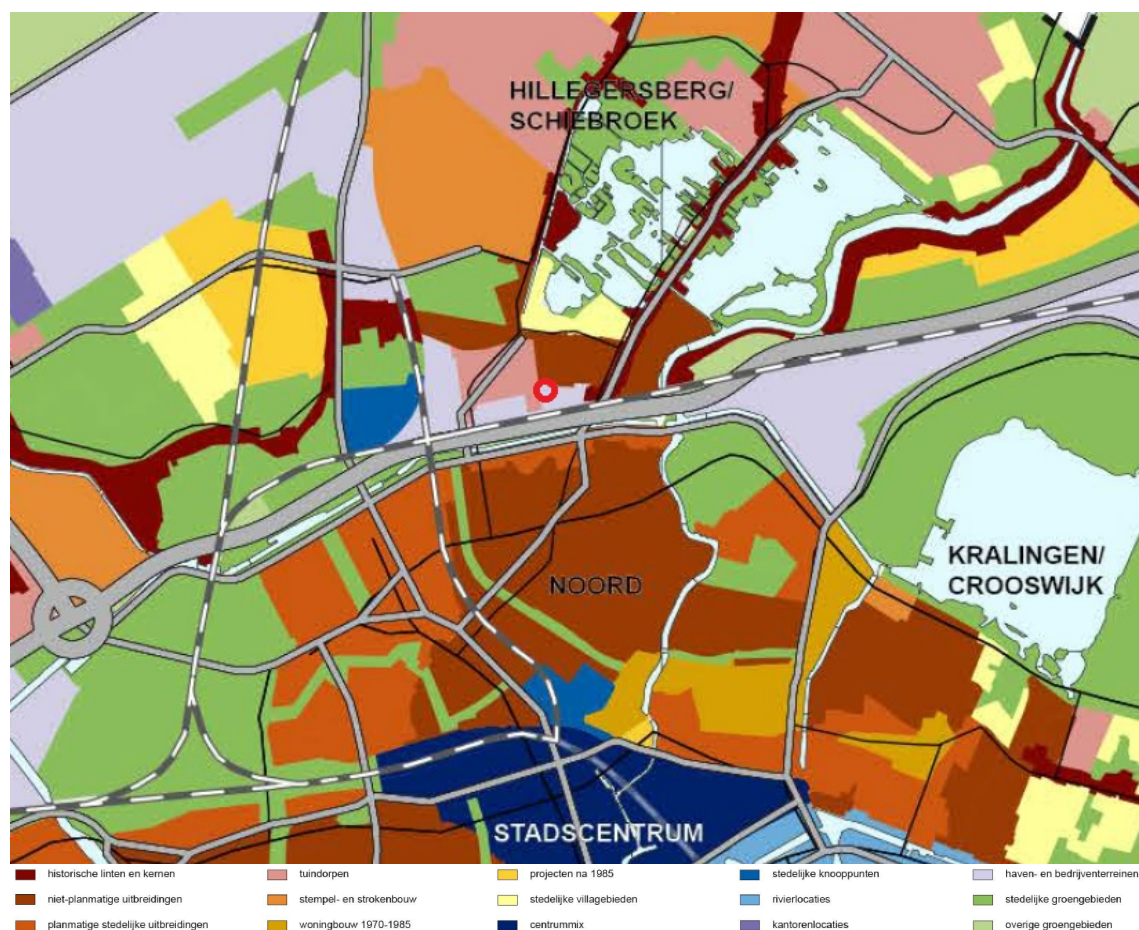
De beoogde ontwikkeling ligt op een goed bereikbare locatie nabij treinstation Rotterdam Noord waar ook twee tramlijnen halteren. Voor alle appartementen is een parkeerplaats op het achterterrein aanwezig en een berging voor de stalling van bijvoorbeeld een fiets. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd mensen te verleiden om binnen een stedelijke omgeving alternatieve vormen van vervoer te kiezen en de auto te laten staan. Hiermee past de ontwikkeling binnen de uitgangspunten van het Stedelijk Verkeersplan.

Welstandsnota

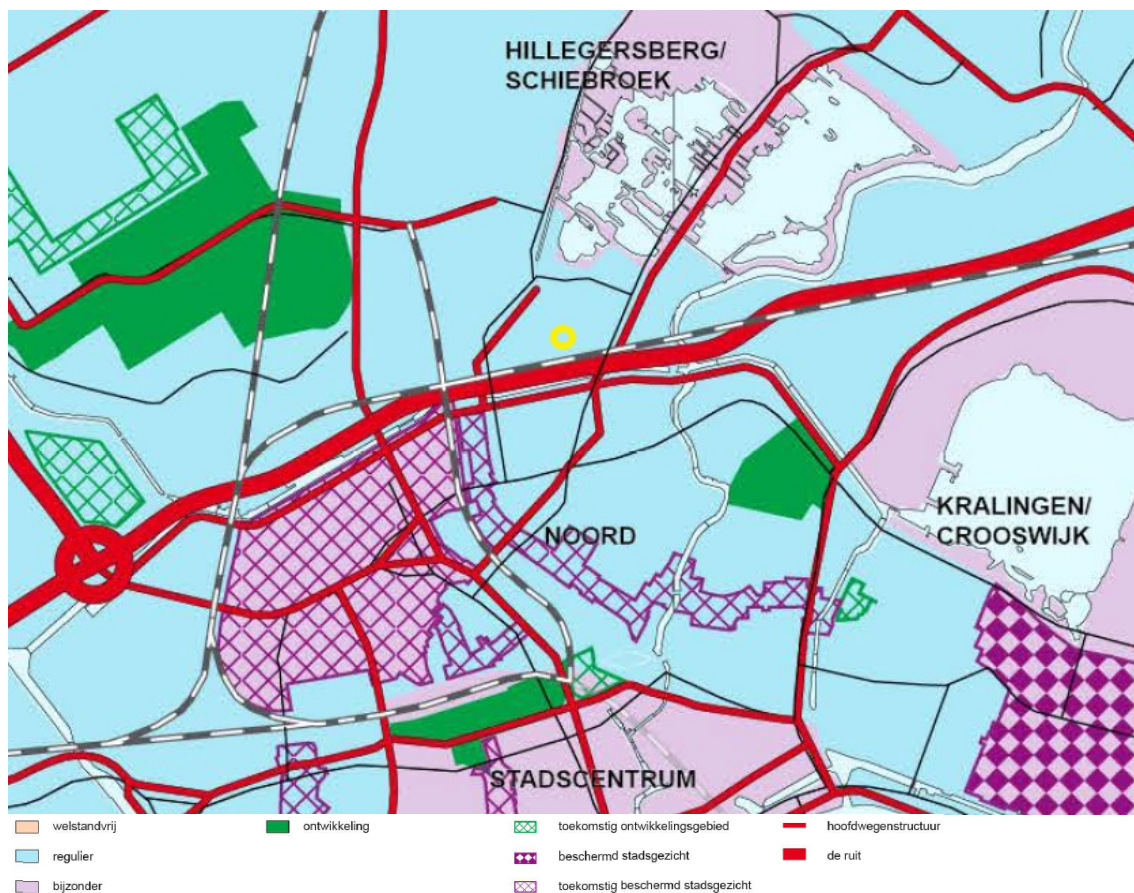
De welstandsnota Rotterdam is vastgesteld door de gemeenteraad en is op 11 oktober 2012 in werking getreden. Het projectgebied is gelegen binnen de locatie die is aangewezen als 'Haven- en bedrijventerreinen' grenzend aan 'Planmatige stedelijke uitbreidingen' (zie figuur 3.4) en kent een regulier welstandsniveau (zie figuur 3.5). Voor ontwikkelingen op deze locaties is het van belang dat ze voldoen aan de criteria die gelden ten aanzien van:

- ruimtelijke inpassing;
- verschijningsvorm;
- materiaal, kleur en detaillering.

Voor alle drie de criteria geldt dat de ontwikkeling moet passen bij de oorspronkelijke bebouwing en moet passen binnen de architectonische eenheid van het ensemble.



Figuur 3.4 Uitsnede gebiedstypen welstandsnota (rode cirkel ligging plangebied)



Figuur 3.5 Uitsnede welstandsniveaukaart (gele cirkel plangebied)

Het gebiedstype 'Haven- en bedrijventerreinen' is niet toegesneden op het beoordelen van ontwerpen voor woningbouw. Met de architectuur van de beoogde nieuwbouw zal aangesloten moeten worden op het bestaande woningblok langs de Prins Frederik Hendrikstraat, dat geheel in het gebiedstype 'Planmatige stedelijke uitbreidingen' valt.

Toetsing

Om de beoogde samenhang en eenheid van het hele project te garanderen - ook langs de Elektroweg - is voor het gehele gebouw uitgegaan van het gebiedstype 'Planmatige stedelijke uitbreidingen'. De ontwikkeling leidt tot een hogere kwaliteit en een rustig woonbeeld rond het parkje aan de noordzijde van de Prins Frederik Hendrikstraat. Daarnaast is het gebouw ontworpen als intermediair tussen de bestaande kleinschalige bebouwing in het Kleiwegkwartier en de meer grootschalige ontwikkelingen aan de Ceintuurbaan. Aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de ten behoeve van de ontwikkeling door de gemeente Rotterdam opgestelde Nota van Uitgangspunten wordt voldaan. Verdere toetsing van het ontwerp vindt plaats in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning. Het plan zal dan ook worden afgestemd op de nota Architectuur en Rotterdam en het handboek voor de Rotterdamse Stijl.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling past binnen het gemeentelijke beleid en bijdraagt aan de gestelde ambities met betrekking tot woningbouwopgave en versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Verkeersontsluiting en -afwikkeling

Het plangebied is goed bereikbaar met auto, fiets en openbaar vervoer. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vindt plaats via de Elektroweg. Op de Elektroweg geldt een maximum snelheid van 30 km/u. De Elektroweg sluit aan de zuidzijde aan op de Ceintuurbaan en aan de noordzijde op de Kleiweg. Via deze wegen kan op eenvoudige wijze het hoofdwegennet (waaronder de A20) worden bereikt.

De verkeerstoename als gevolg van de woningbouw is berekent met kencijfers van het CROW (publicatie 317 kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Met een verkeersgeneratie van 5 motorvoertuigen per etmaal per woning bedraagt de totale verkeersgeneratie niet meer dan 200 mvt/etmaal. Het voormalige autobedrijf had ook een verkeersaantrekkende werking, net als de sportschool die momenteel in de voormalige showroom gevestigd is. De eventuele toename als gevolg van de wijzigingen is beperkt en zal verdeeld over de dag opgaan in het heersende verkeersbeeld van de omliggende wegen.

Op circa 350 meter afstand van het plangebied ligt treinstation Rotterdam Noord. Bij het station halteren ook twee tramlijnen op de Straatweg.

Parkeerbehoefte

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte zijn de parkeernormen van de gemeente Rotterdam geraadpleegd (Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018). Het plangebied ligt in gebied B (stadswijken) binnen 400 meter van een treinstation. Daarom kan de parkeernorm met 30% naar beneden worden bijgesteld (artikel 6 onder 3). De toekomstige woningen zijn gecategoriseerd in diverse klassen, afhankelijk van de gebruiksoppervlakte.

functie	parkeernorm	eenheid	hoeveelheid woningen	parkeerbehoefte
40 - 65 m ²	0,5	per woning	17	8,5
65 - 85 m ²	0,8	per woning	9	7,2
85 - 120 m ²	1	per woning	10	10
totaal			36	25,7
totaal na vrijstelling (30%)				18

Tabel 4.1 Parkeerbehoefte auto plangebied toekomstige situatie

Totaal worden 25 parkeerplaatsen op het achterterrein gerealiseerd. Tot een nadere invulling is gevonden voor het kaveldeel dat onderdeel gaat uitmaken van de transformatie van de hele bedrijvenstrook, biedt het achterterrein ruimte aan 32 parkeerplaatsen. Dit aantal is ruim voldoende om aan de normen te voldoen. Daarbij is van belang dat bij gehele of gedeeltelijke vrijstelling er geen recht meer bestaat op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied (artikel 7 van de Beleidsregeling).

Ook voor fietsparkeren zijn in de Beleidsregeling van de gemeente Rotterdam normen opgenomen, afhankelijk van de gebruiksoppervlakte van de woningen. De gemeente Rotterdam heeft echter aangegeven dat de normen voor fietsparkeren nog niet van toepassing zijn aangezien de regels uit het landelijke Bouwbesluit nog gelden. Elk appartement beschikt over een berging met een oppervlakte van minimaal 5 m². Het gebouw beschikt over voldoende stallingsruimte voor fietsen.

4.2 Geluid

Uitgangspunten

Met betrekking tot geluid worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de nabijgelegen A20 en de Ceintuurbaan. Op basis hiervan is akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï nodig. In het onderzoek zijn de niet zoneplichtige 30 km/uur wegen Prins Frederik Hendrikstraat en Elektroweg meegenomen.
- De spoorlijn Rotterdam Centraal - Gouda is niet relevant voor de beoogde ontwikkeling. Op basis van de geluidplafondkaart bedraagt de zone voor de trein 100 meter. De zone van een spoorweg wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf en ligt op circa 130 meter van het plangebied. De geluidgevoelige bestemming wordt niet mogelijk gemaakt binnen de zone van het spoor.
- Er is geen akoestisch onderzoek spoorweglawaaï nodig. Ook voor omliggende bedrijven is geen geluidonderzoek nodig. Voor de bedrijven in de omgeving ligt het plangebied verder dan de richtafstanden.

Om de voorgenomen woningbouw mogelijk te maken en het bestemmingsplan vast te kunnen stellen is door Deerns Nederland B.V. een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 1 bij deze toelichting.

Onderzoek

Uit de berekeningen zoals deze zijn uitgevoerd door Deerns Nederland B.V. blijkt dat:

- de geluidbelasting van de Ceintuurbaan, na aftrek van 110g Wet geluidhinder, voor alle rekenpunten onder de voorkeursgrenswaarde ligt;
- de kopgevel (zuidgevel) aan de Elektroweg zonder (daglicht)openingen wordt beschouwd als dove gevel. Deze kopgevel dient doof uitgevoerd te worden omdat de maximale geluidbelasting op die gevel van de A20 58 dB bedraagt. Na aftrek van 2 dB conform artikel 110g Wgh is deze 56 dB en overschrijdt daarmee de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. De hoogste geluidbelasting op andere gevels veroorzaakt door de A20 bedraagt 57 dB. Na aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder resulteert dit in een maximale geluidbelasting van 53 dB. Hiermee wordt wel de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde overschreden. Hiervoor zullen hogere waarden worden vastgesteld.
- Voor de niet zoneplichtige Prins Frederik Hendrikstraat is de maximale geluidbelasting op de gevel, zonder aftrek van 110g Wet geluidhinder, 58 dB.

Eén van de harde criteria van het gemeentelijke ontheffingsbeleid van Rotterdam is het creëren van minimaal één geluidluwe gevel en buitenruimte. De grenswaarde voor een geluidluwe gevel voor wegverkeer is 53 dB. Aan dit criterium wordt door de woningen aan de Prins Frederik Hendrikstraat voldaan. Voor de woningen met de buitenruimte aan de Elektroweg, is het nodig om een loggia met een standaard borstwering en een absorberend plafond toe te passen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat onderhavig plan kan voldoen aan milieu hygiënische randvoorwaarden ten aanzien van de aspecten geluid en milieuzonering bedrijven. Noodzakelijk zijn de volgende uitvoeringsvoorwaarden:

- toepassing van een dove gevel aan de zuidzijde Elektroweg;

- doorlopen van een hogere waarden procedure;
- toepassing van loggia met standaard borstwering en absorberend plafond om een geluidluwe buitenruimte te realiseren.

Bovenstaande uitvoeringsvoorwaarden zijn door middel van een voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan vastgelegd.

4.3 Water

Waterbeheer en watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over de voorgestane ontwikkeling.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het Hoogheemraadschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Hoogheemraadschapsbeleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan 2016-2021 'Met mensen en water', Keur van het HHSK, peilbesluiten en de leggers. Het waterbeheerplan bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. Met het nieuwe Waterbeheerplan staat het HHSK voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Per 1 januari 2016 is de geactualiseerde Keur in werking getreden. De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben.

Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit een volledig verhard parkeerterrein. Aan de west- en noordzijde van het plangebied staat een rij bomen langs de straat en in het noorden een smalle groenstrook met fietsenstalling.

Bodem en grondwater

Omdat het plangebied in de bebouwde kom van Rotterdam ligt is het plangebied niet gekarteerd. Uit bodemonderzoek blijkt dat de bodem voornamelijk uit zand en zandige klei bestaat. Voor meting van de

grondwaterstand liggen een aantal peilbuizen in de omgeving van het plangebied. Op basis van de twee dichtstbijzijnde peilbuizen is de gemiddelde hoogste grondwaterstand 2,7 meter onder NAP. De gemiddelde laagste grondwaterstand is 3,3 meter onder NAP. De maaiveldhoogte ter plaatse ligt circa 1,7 meter onder NAP.

Waterkwantiteit, waterkeringen en riolering

In en rond het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. Het plangebied ligt niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering. En het plangebied is aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel.

Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een L-vormig appartementengebouw mogelijk, bestaande uit 36 appartementen en de daarbij behorende parkeerplaatsen. De huidige groenstrook aan de Prins Frederik Hendrikstraat komt te vervallen. Aan de westzijde wordt langs de Elektroweg een groenstrook ingericht.

Waterkwantiteit

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard stelt als eis dat 5% van de toename in verharding gecompenseerd dient te worden mits deze toename meer dan 500 m² bedraagt. In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een verhard parkeerterrein. De toename in verharding door de ontwikkeling in vergelijking met deze vroegere situatie bedraagt niet meer dan 500 m² in verharding. Watercompensatie is daarom niet noodzakelijk.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Veiligheid en waterkeringen

De ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid en waterkeringen.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend Hoogheemraadschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Door het gehele platte dak van het gebouw te voorzien van een mos-sedumlaag die als 'waterbuffer' dient bij stevige regenbuien wordt het gemeentelijke rioolstelsel ontlast op piekmomenten.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het Hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het Hoogheemraadschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt

gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is geen vergunning op basis van de Keur noodzakelijk.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Watercompensatie is niet aan de orde omdat het parkeerterrein in de huidige situatie verhard is.

4.4 Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.3 weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde concentratie	Max. 18 keer p.j. meer dan 200 µg/m ³
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. Meer dan 50 µg / m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Tabel 4.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het plangebied worden 36 woningen gerealiseerd. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Dit betekent dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse en dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2017 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Elektroweg. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de Elektroweg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Hierdoor is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Onderzoek

Vanwege de nabije ligging van de hoofdinfrastructuur (A20), het spoor en de bedrijven langs de Ceintuurbaan valt de planlocatie onder omgevingstype 'gemengd gebied'. In de omgeving zijn een aantal bedrijven gevestigd en deze percelen zijn dan ook onder het vigerende bestemmingsplan bestemd als 'Bedrijf'. In tabel 4.4 is een overzicht gegeven van de bedrijven in de omgeving, inclusief bijbehorende milieucategorieën en afstand tot de beoogde woningen. Gemeten is vanaf de bedrijfsbestemming tot aan het bouwvlak van de beoogde woningen.

Tabel 4.4 Bedrijven in de omgeving van de beoogde woningen

adres	naam	afstand tot bouwvlak beoogde woningen (m)	maximale milieucategorie	richtafstand (m)
Ceintuurbaan 133	leegstaand/ sportschool	1 m 30 m	3.1 (Bedrijf - 2)	30 m 10 m
Ceintuurbaan 125-131	Correct machine en watersport	30 m	3.1 (Bedrijf - 2)	30 m
Ceintuurbaan 124	W. van der Berg metaalrecycling	100 m	3.2 (sb - 5)	50 m

Voor de bedrijven aan de Ceintuurbaan 125-131 en Ceintuurbaan 124 wordt voldaan aan de richtafstand voor de huidige bedrijfsactiviteit en de planologische mogelijkheden binnen de toegestane milieucategorie. De bedrijven worden dan ook niet beperkt in hun bedrijfsvoering en milieuruimte. Ter plaatse van de beoogde woningen is, ten opzichte van deze bedrijven, sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor het perceel aan de Ceintuurbaan 133 geldt dat het gebouw in de huidige situatie deels leeg staat. Dit betreft de werkplaats van het voormalige autobedrijf 'Eef & Huub'. Aan de zijde van de Ceintuurbaan is in de voormalige showroom momenteel een sportschool gevestigd. Het leegstaande gedeelte geeft momenteel geen milieuhinder. Voor de sportschool wordt voldaan aan de richtafstand. In de huidige situatie is dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om ook in de toekomst een goed woon- en leefklimaat te garanderen wordt de algemene toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten aangepast tot maximaal categorie 2. Dit wordt conform de regels van het omliggende bestemmingsplan Kleiwegkwartier vormgegeven door de bestemming Bedrijf - 1. De al aanwezige sportschool krijgt een specifieke functieaanduiding. Vanwege mogelijke hinder van activiteiten zoals lesgeven/muziek is deze aanduiding alleen geplaatst op gronden op minimaal 10 meter afstand van woningen. De sportschool maakt ook geen gebruik van het achterste deel van het pand/perceel anders dan voor parkeren.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van de nog (nog te realiseren) woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.6 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Onderzoek

Op basis van de professionele risicokaart zijn in de omgeving van het plangebied de volgende relevante risicobronnen aanwezig:

Risicovolle inrichtingen

- Houtopslag Alblas B.V.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

- A20
- Spoorlijn Rotterdam CS - Gouda

Om te onderzoeken of aan de voor het aspect externe veiligheid geldende wetgeving kan worden voldaan is door Rho Adviseurs onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 2. Daaruit blijkt het volgende:

- Het plangebied niet ligt in de PR 10^{-6} contour of plasbrandaandachtsgebied (PAG) van een risicobron.
- Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van het groepsrisico van Houtopslag Alblas B.V. maar enkel in de effectafstand gewond (bij een ramp raken zelfredzame personen binnen deze afstand bij een worst case scenario alleen gewond). Dit heeft verder geen planologische consequenties en vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.
- Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de A20 en spoorlijn Rotterdam – Gouda. Uit de kwantitatieve berekeningen van het groepsrisico blijkt dat het groepsrisico van de A20 en spoorlijn Rotterdam – Gouda onder de oriëntatiewaarde ligt en met minder dan 10% toeneemt. Door de beperkte toename van het groepsrisico kan, op basis van het Bevt, volstaan worden met een beknopte verantwoording van het groepsrisico.

Beknopte verantwoording groepsrisico

In het kader van het wettelijk vooroverleg is voor de verantwoording aanvullend advies gevraagd aan de veiligheidsregio. Dit advies is hierna verwerkt.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Tevens speelt een snelle alarmering ten allen tijde een belangrijke rol.

Het plangebied wordt ontsloten via de Elektroweg en de Prins Frederik Hendrikstraat. Deze wegen sluiten aan op het regionale wegennetwerk. Het gedegen wegennetwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede. Zo kan bijvoorbeeld via meerdere aanvalswegen een mogelijke brand worden geblust. Daarnaast kan via de Elektroweg van de bronnen af worden gevlucht.

Zelfredzaamheid

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een wooncomplex. De aanwezige personen zijn over het algemeen zelfredzaam. Aanwezige kinderen en ouderen worden beschouwd als verminderd zelfredzame personen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de ouders/verzorgers de kinderen en ouderen kunnen begeleiden.

Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen, denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid door middel van de campagne 'Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand'. Schuilen dient bij voorkeur plaats te vinden in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website 'www.rijnmondveilig.nl' staat meer informatie over wat te doen in geval van een incident.

Conclusie

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A20 en Spoorlijn Rotterdam CS – Gouda. Ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal het groepsrisico van de risicobronnen niet relevant toenemen. Uit de beknopte verantwoording blijkt daarnaast dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd. Zorggedragen zal worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen. Verder zijn in of nabij het plangebied geen risicovolle bronnen aanwezig die een belemmering vormen.

4.7 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek

Door RSK is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem vanaf een diepte van 0,5 à 1,2 m-mv sterk puinhoudend is. Het analytisch onderzoek heeft in de zintuiglijk schone bovengrond geen verontreinigingen aangetoond. In de puinhoudende grond zijn sterke verontreinigingen met koper en zink, een matige verontreiniging met nikkel en lichte verontreinigingen met overige zware metalen, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. In het grondwater zijn analytisch licht verhoogde concentratie molybdeen en xylenen aangetoond. Mede op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat er op de onderzoekslocatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Ook is de puinhoudende ondergrond asbestverdacht.

Geadviseerd wordt om aan de hand van de voorgenomen bouwplannen vast te stellen welke bodemsanerende maatregelen er noodzakelijk zijn bij de herontwikkeling van de locatie. De vraag daarbij is ook in hoeverre nader onderzoek naar asbest in de puinhoudende ondergrond noodzakelijk is bij de voorgenomen herontwikkeling/bodemsanering. Belangrijk gegeven daarbij is of er graafwerkzaamheden in de puinhoudende grond voorzien zijn.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek zijn sanerende maatregelen noodzakelijk. De bodemsanerende maatregelen dienen middels een saneringsplan of BUS-melding bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar. Gesteld wordt dat het aspect 'bodem' de realisatie van het bouwplan dan ook niet in de weg staat.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Toetsingskader

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:

- te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem;
- te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is;
- te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam heeft 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.

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed waar mogelijk te behouden. De Erfgoedwet (opvolger van de Wet op de archeologische monumentenzorg) is het eindresultaat van de implementatie van het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed in de Nederlandse wetgeving. De wet bevat 3 belangrijke uitgangspunten:

- het streven naar behoud ter plaatse van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;

- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

De gemeente Rotterdam heeft een archeologische waarden- en beleidsadvieskaart opgesteld. Deze kan als leidraad worden gebruikt voor de bescherming van archeologische waarden in het bestemmingsplan, en om vast te stellen welk archeologisch onderzoek nodig is bij voorbereiding van ruimtelijke plannen. Op de beleidsadvieskaart wordt onderscheid gemaakt in een aantal gebieden met verschillende verwachtingswaarden.

Conform het vigerende bestemmingsplan is sprake van een archeologische verwachtingswaarde. Dat betekent dat ontwikkelingen die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m² en tevens dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld onderzoeksplchtig zijn.

De ontwikkeling is zoals gebruikelijk eerst voorgelegd aan het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam (BOOR). Het BOOR concludeert in een brief van 4 oktober 2018 (zie bijlage 4) dat de marges van de toegestane verstoring worden overschreden. De voorgenomen bouwwerkzaamheden vormen daarom een bedreiging voor eventuele aanwezige archeologische waarden in de bodem. Om deze reden is door Econsultancy een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 5).

Het onderzoek heeft, door de aanwezigheid van een puinhoudend ophoogpakket, niet kunnen bepalen of de verwachte potentiële archeologische niveaus aanwezig zijn. Het onderzoek heeft wel kunnen aantonen dat het bovenste potentiële niveau, de top van het Hollandveen, beneden 1,8 m-mv/ -4,8 m NAP ligt. De geplande graafwerkzaamheden worden niet dieper dan 2 m-mv uitgevoerd en de potentiële archeologische niveaus worden alleen door heiwerkzaamheden geroerd.

Om de archeologische verwachting alsnog te toetsen zou een extra onderzoeksinspanning moeten worden geleverd in de vorm van mechanisch booronderzoek. Deze extra onderzoeksinspanning staat volgens Econsultancy niet in verhouding tot de middelhoge archeologische verwachtingswaarde en de geringe mate van verstoring van het archeologisch niveau.

Conclusie

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is archeologisch onderzoek uitgevoerd. Geadviseerd wordt het plangebied vrij te geven voor graafwerkzaamheden tot -4,2 m NAP en voor heiwerkzaamheden. Indien er in de toekomst graafwerkzaamheden dieper dan dit niveau worden uitgevoerd, is aanvullend archeologisch onderzoek (in de vorm van mechanisch booronderzoek) noodzakelijk. Hiermee staat het aspect 'archeologie' de ontwikkeling niet in de weg.

Cultuurhistorie

Toetsingskader

In de Erfgoedagenda Rotterdam zijn voor de jaren 2017-2020 de belangrijkste pijlers opgenomen van het cultuurhistorisch beleid van de gemeente Rotterdam.

Deze pijlers betreffen:

- bescherming en instandhouding gebouwd erfgoed;
- geschiedenis in beeld (kennisontwikkeling gebouwd erfgoed);
- het vertelde verhaal (kennisoverdracht gebouwd erfgoed).

In het kader van het bestemmingsplan Kleiwegkwartier is in 2018 een Cultuurhistorische verkenning opgesteld. Deze verkenning geeft een gedetailleerd beeld van de ontwikkeling van het Kleiwegkwartier en de daarin aanwezige en te beschermen cultuurhistorische waarden, zoals structuren, ensembles en

gebouwen. Voor het plangebied en de directe omgeving zijn geen specifieke waarden of randvoorwaarden aangeduid.

Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Met het ontwerp van het appartementengebouw wordt aangesloten op de omliggende bebouwing. Dit zorgt voor een verfraaiing van het huidige straatbeeld.

4.9 Planologisch relevante kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig.

4.10 Ecologie

Toetsingskader

Wet natuurbescherming

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Natura 2000-gebieden.

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn,

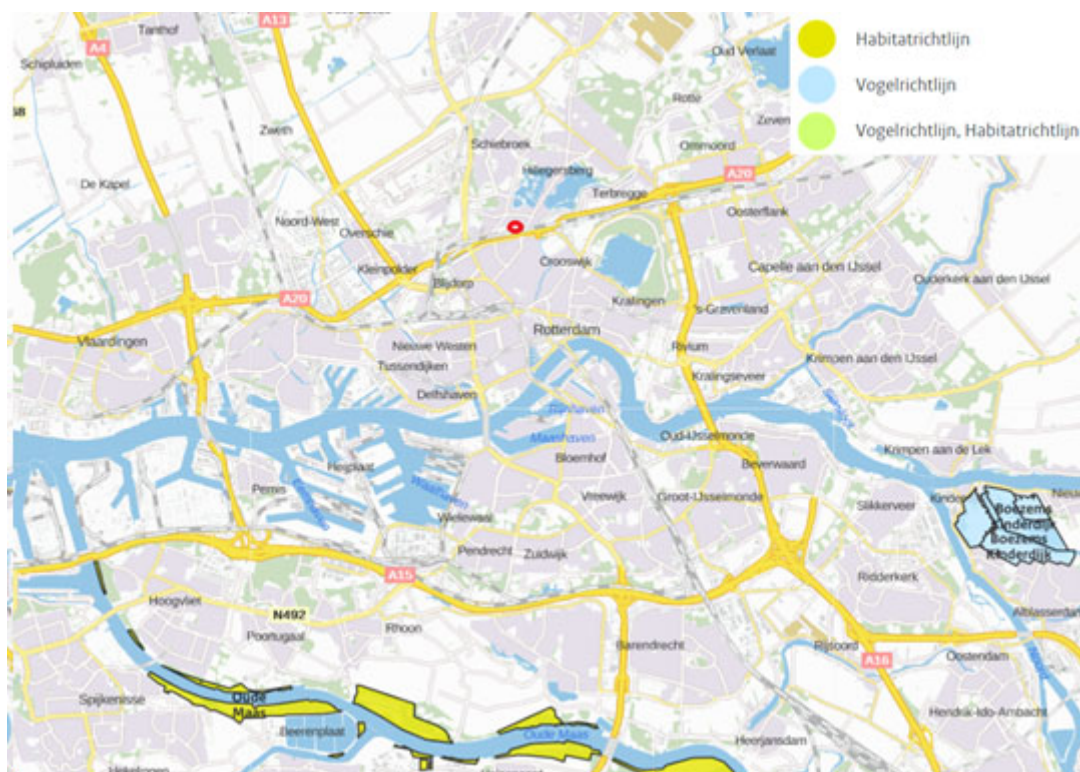
soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten ofwel soorten van de lijst Nationaal beschermde soorten behorende bij artikel 3.10 van de Wnb.

In de provincie Zuid-Holland geldt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden en bestendig beheer en onderhoud een vrijstelling voor een groot deel van de “overig” beschermde soorten. Het betreft de meest algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor de Europees beschermde soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn) is er geen beleidsruimte en is de bescherming onveranderd.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied (figuur 4.1). Het plangebied maakt ook geen deel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oude Maas, ligt op een afstand van circa 11 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van circa 3,2 kilometer (zie figuur 4.2).



Figuur 4.1 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 4.2 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. NNN (bron: provincie Zuid-Holland)

Het plangebied ligt niet in beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten. Vanwege de geringe ontwikkeling en ruime afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oude Maas, genereert de beoogde woningbouw qua stikstofdepositie eveneens geen problemen. Dit is aangetoond door middel van Aerius berekeningen voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase (zie bijlage 6)

De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden. Gezien bovenstaande conclusies staat de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie, de uitvoering van het plan niet in de weg.

Soortenbescherming

Om de ecologische gevolgen van de beoogde ontwikkeling in kaart te brengen is een quickscan flora- en fauna uitgevoerd door Adviesbureau Mertens. De rapportage is opgenomen in bijlage 7. Voor de quickscan is op 14 juni 2018 een veldonderzoek verricht. Op basis van het onderzoek kunnen effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten worden. Wel is het, in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels, noodzakelijk om groen buiten het broedseizoen te verwijderen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.11 Duurzaamheid

Toetsingskader

De nieuwbouwontwikkeling biedt kansen voor verduurzaming van de locatie. In het bestemmingsplan moet worden beschreven op welke wijze het plan bijdraagt aan de realisatie van de doelen uit het Programma Duurzaamheid 2015-2018, 'Duurzaam dicht bij de Rotterdammer'. Duurzaamheid kent binnen de gemeente Rotterdam vier componenten: energie, klimaat, circulair en gezond. Ambities zijn 'een groene, gezonde en toekomstbestendige stad' en 'schonere energie'. Dit kan op verschillende manieren waaronder:

- energiezuinig of energieneutraal bouwen en wonen;
- aanpasbaar en herbruikbaar wonen;
- gebruik duurzame materialen;
- gebruik van daken en gevels voor energieopwekking, wateropvang, bevorderen biodiversiteit, voorkomen hittestress;
- waterverbruik.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van appartementen aan de Ceintuurbaan wordt op een duurzame manier vormgegeven en geëngineerd om bij te dragen aan een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. De volgende onderwerpen krijgen een plek in de ontwikkeling:

- Energiezuinig bouwen: de geldende wet- en regelgeving ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning wordt geheel toegepast in het gebouwontwerp. Op het gebied van energiezuinig bouwen zijn o.a. in het Bouwbesluit en de daarbij horende EPG-eisen al erg veel zaken omschreven op het gebied van gebouwisolatie, luchtdichtheid, daglichttoetreding, geluidisolatie en maximaal energiegebruik;
- Gebruik maken van de zon als energiebron: om te kunnen voldoen aan de eisen die gesteld worden in het bouwbesluit is het nodig om een deel van het energiegebruik van het gebouw op een duurzame manier op te wekken. Op het platte dak van het gebouw komen een aantal zonnepanelen die in (een deel van) deze energiebehoefte gaan voorzien;
- Duurzaam materiaalgebruik: De gevels van het gebouw worden opgetrokken uit bakstenen. Dit gevelmateriaal kent een zeer lange levensduur en wordt relatief lokaal gewonnen uit natuurproducten, het is hierdoor een duurzame gevelbekleding;
- Meer groen in de stad: het stedenbouwkundige ontwerp van het plan is in samenspraak met de gemeente Rotterdam gemaakt. Een deel van het beschikbare (privé) kavel wordt in de plannen ingezet als openbare ruimte die groen wordt ingericht. Op de plaats waar in de bestaande toestand terreinverharding in de vorm van parkeerplaatsen aanwezig is, komen na de bouw van het plan bomen, hagen en gras in de plaats. Tevens wordt het 'privé' binnengebied ingericht met bomen en hagen tussen de parkeerplekken;
- Zorgen voor voldoende waterbuffer: het gehele platte dak van het gebouw wordt voorzien van een mos-sedumlaag die als 'waterbuffer' dient bij stevige regenbuien. Op deze manier wordt het gemeentelijke rioolstelsel ontlast op piekmomenten. Het groendak draagt tevens bij aan een prettige leefomgeving mochten er in de toekomst hogere gebouwen in de omgeving van de ontwikkeling gebouwd worden.

4.12 Vormvrije mer-beoordeling

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Door het bevoegd gezag moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.
- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen.

Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. De beoogde ontwikkeling bestaat uit de toevoeging van 36 woningen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde.

Alhoewel de beoogde ontwikkeling onder de drempelwaarde blijft is middels een aanmeldingsnotitie (bijlage 8) onderzocht of sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten. Uit deze notitie blijkt dat hiervan geen sprake is.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan vormt het juridische kader voor het plangebied. Op basis van dit bestemmingsplan zal de beoogde ontwikkeling zonder verdere uitwerking van de bestemmingen of andere planologisch-juridische procedures kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast vervult het plan, na realisatie van de functiewijziging een belangrijke beheer- en gebruiksfunctie. Het bestemmingsplan is in lijn met het vigerende bestemmingsplan 'Kleiwegkwartier' en voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Opbouw regels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. In hoofdstuk 2 wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan (zie paragraaf 5.3). Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene bepalingen. De overgangs- en slotbepalingen maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

5.3 De bestemmingen

Bedrijf 1

Op grond van de bestemming 'Bedrijf - 1' zijn bedrijfsactiviteiten uit categorie 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten toegestaan. Aangezien garagebedrijven (met sbi-code 451, 452 en 454) een grotere impact hebben op het woon- en leefklimaat, zijn dergelijke bedrijven niet zonder meer toegestaan. Binnen de aanduiding 'sport' is het bestaande fitnesscentrum toegestaan.

Verkeer - Erf

Voor het parkeerterrein behorende bij de op het perceel beoogde bebouwing is de bestemming 'Verkeer - Erf' opgenomen. In deze bestemming zijn onder andere parkeer- en groenvoorzieningen mogelijk.

Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is opgenomen voor de Elektroweg met bijbehorende groenstrook en trottoir. Deze bestemming komt overeen met de overige ontsluitingswegen in de omgeving.

Wonen

Het appartementengebouw is voorzien van een strak bouwvlak met de bestemming 'Wonen'. Binnen de woonbestemming zijn woningen met daarbij behorende voorzieningen toegestaan. Woningen mogen onder voorwaarden gebruikt worden voor een aan huis gebonden beroep of bedrijf.

Voor de woonbebouwing is de hoogte aangegeven met bouwlagen. Op de verbeelding is daartoe een aanduiding opgenomen. Ook is het maximum aantal wooneenheden in de regels opgenomen. Op het gedeelte langs de Elektroweg is de aanduiding 'kap uitgesloten' opgenomen. De bebouwing mag daar uitsluitend plat worden afgedekt. Daarnaast is de onderdoorgang van de Elektroweg naar het parkeerterrein achter het gebouw voorzien van een aanduiding.

Om een dove gevel te borgen naar aanleiding van de resultaten uit het akoestisch onderzoek is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De gevel dient ter plaatse van de aanduiding 'dove gevel' doof te worden uitgevoerd. Voor de overige gevels moet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder of aan het besluit hogere grenswaarden. Daarnaast moet voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen zijn aangetoond dat elke woning beschikt over een geluidluwe buitenruimte overeenkomstig het gemeentelijke ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Met betrekking tot parkeren is in de Algemene gebruiksregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. In deze regeling is vastgelegd dat aan de gemeentelijke parkeernormen moet worden voldaan.

Waarde - Archeologie 2

Ter bescherming van de archeologische waarden die mogelijk in het gebied voorkomen, is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' opgenomen, afgestemd op het gemeentelijk archeologiebeleid. Voor deze gronden geldt dat bouwen en een aantal genoemde werken en werkzaamheden, waarbij archeologische waarden in het geding kunnen zijn, slechts mogelijk zijn na voorafgaande toetsing door het bevoegd gezag aan de archeologische waarden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatieregeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden, (woning)bouwcategorieën en fasering. Bij de privaatrechtelijke weg worden dergelijke afspraken in een (anterieure) overeenkomst vastgelegd.

Het beoogde bouwplan betreft een particulier initiatief. Voor het kostenverhaal wordt een anterieure overeenkomst opgesteld tussen de gemeente en de initiatiefnemer. In deze overeenkomst wordt geregeld op welke wijze de kosten verdeeld zijn en welke ten laste van de initiatiefnemer komen. Omdat het verhaal van de kosten via een anterieure overeenkomst wordt geregeld is een exploitatieplan niet nodig.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het concept ontwerpbestemmingsplan voor vooroverleg toegezonden aan de gebruikelijke overleginstanties van de gemeente Rotterdam. Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Gasunie en Tennet hebben gereageerd. Naar aanleiding van de reactie van de Veiligheidsregio is de toelichting (paragraaf 4.6) aangevuld. Op basis van de reactie van Rijkswaterstaat is het akoestisch onderzoek (bijlage 1) aangepast. De overige reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ook is het plan voorgelegd aan DCMR Milieudienst Rijnmond. Naar aanleiding van de reactie van DCMR is het akoestisch onderzoek op onderdelen aangepast.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Toelichting

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 2 Onderzoek externe veiligheid Ceintuurbaan 133

Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 4 Archeologisch advies BOOR

Bijlage 5 Inventariserend archeologisch veldonderzoek

Bijlage 6 Stikstofberekening Ceintuurbaan 133 Rotterdam

Bijlage 7 Quicksan beschermde planten- en diersoorten

Bijlage 8 Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Ceintuurbaan 133 met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2147Ceintuurb133-on01 van de gemeente Rotterdam.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aanbouw (uitbouw)

Een uitbreiding van het hoofdgebouw in één bouwlaag (hieronder wordt tevens een uitbouw begrepen).

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 Achterbouw

Aanbouw aan de achtergevel van een gebouw met een niet-woonfunctie.

1.7 Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere deskundige op het gebied van archeologie.

1.8 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.9 Bedrijven

De bedrijven genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels en die als bijlage 1 bij deze regels is gevoegd.

1.10 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen zoals dat luidt ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.11 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.12 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 Bouwaanduidingen

Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken.

1.14 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.15 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.16 Bouwlaag

Het tussen twee opeenvolgende vloeren (of tussen een vloer en plat dak) gelegen, voor verblijf geschikt deel van een gebouw. Een kap, vliering, zolder, souterrain, alsmede een dakopbouw binnen het theoretisch profiel van een kap, worden niet als een afzonderlijke bouwlaag beschouwd. Alleen ingeval een dakopbouw breder is dan tweederde van de pandbreedte, wordt dit als een aparte bouwlaag geteld.

NB: onder het 'theoretisch profiel van een kap' wordt verstaan de ruimte binnen een kap met schuine zijden waarvan de hellingshoek ten minste 20 en maximaal 60 graden bedraagt. De hoogte van een bouwlaag mag niet meer bedragen dan 3 meter, met dien verstande dat de hoogte van een bouwlaag op de begane grond niet meer dan 4 meter mag bedragen.

1.17 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.18 Bouwperceelgrens

De grens van een bouwperceel.

1.19 Bouwverordening

Bouwverordening Rotterdam 2010, zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.20 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.21 Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.22 Bijgebouw

Vrijstaand gebouw dat door constructie en/of afmetingen ondergeschikt is aan een hoofdgebouw gelegen op hetzelfde perceel en waarvan het gebruik ten dienste staat van cq. ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.23 Dakterras

Een bouwkundige voorziening op het platte dak van een gebouw dat bestaat uit een te betreden vlak, geheel of gedeeltelijk omgeven door een hekwerk zoals voorgeschreven in het Bouwbesluit.

1.24 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.25 Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen. Een belwinkel en een seksinrichting worden hier niet onder begrepen.

1.26 Erf

Terrein ten behoeve van de ontsluiting van de aanliggende bebouwing, voor parkeren, groenvoorzieningen, waterlopen en bouwwerken van lichte constructie (carports, slagbomen, fietsenstallingen e.d.).

1.27 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.28 Geluidsgevoelige objecten

Hieronder worden verstaan de in de Wet geluidhinder aangewezen objecten: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven.

1.29 Hoofdgebouw

Gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een bouwperceel en, indien meer gebouwen op het bouwperceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.30 Kap

Een afdekking van een gebouw met schuine zijden waarbij de hellingshoek ten minste 20 en ten hoogste 60 graden bedraagt.

1.31 Kantoren

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen.

1.32 Maaiveld

De bovenkant van het aansluitende, afgewerkte terrein dat een bouwwerk omgeeft, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein het gemiddelde van die bovenkanten wordt aangehouden.

1.33 Milieudeskundige

De DCMR Milieudienst Rijnmond of de daarvoor in de plaats tredende instantie.

1.34 NAP

Het Normaal Amsterdams Peil is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

1.35 Openbare nutsvoorzieningen

Op het openbaar leidingen net aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt niet hieronder begrepen).

1.36 Peil (straat-)

- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

1.37 Rijbaan

Elk voor rijdende voertuigen bestemd wegedeelte, met uitzondering van (brom)fietspaden.

1.38 Rijstrook

Gedeelte van de rijbaan van een weg (welke door middel van doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd is) van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken.

1.39 Seksinrichting

De voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht.

1.40 Souterrain

Een gebruiksruimte in een gebouw dat zich gedeeltelijk ondergronds bevindt met een maximale hoogte van 2 meter boven peil.

1.41 Straatmeubilair

Voorzieningen ten behoeve van de weggebruiker, zoals verkeersborden, straatverlichting, zitbanken, plantenbakken e.d.

1.42 Uitstekende delen aan gebouwen

Erkers, luifels, balkons, galerijen e.d.

1.43 Voorgevel

De gevel van een gebouw, zoals aangegeven in de bestemmingsregels in hoofdstuk 2, die als belangrijkste is aan te merken.

1.44 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.45 Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.46 Woningwet

De Woningwet zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

1.47 Woning

Een gebouw (of een gedeelte daarvan) dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de dakhelling

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk.

2.6 de breedte van een gebouw

Van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte.

2.7 de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens

Vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- d. bedrijfsactiviteiten uit categorie 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten die als bijlage 1 bij deze regels is gevoegd, met het daarbij behorende erf alsmede opslag - en werkterrein, met inachtneming van het bepaalde in lid 3.3.1;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'sport' tevens voor een fitnesscentrum;

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - 1' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functie.

3.2.2 Bebouwingsnormen

- a. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' op de verbeelding is aangegeven.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Toegestane bedrijven

- a. Uitsluitend bedrijfsactiviteiten t/m categorie 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels zijn toegestaan, met uitzondering van bedrijfsactiviteiten ten behoeve van handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven (sbi-code 451, 452, 454).

3.3.2 Bedrijfsgebonden kantoren

Bedrijfsgebonden kantoren mogen per bedrijf niet meer dan 50% van het bruto vloeroppervlak innemen, met een maximum van 3000 m².

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.3.1 terzake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten dan die primair zijn toegelaten, welke - gehoord de Milieudeskundige- daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

Artikel 4 Verkeer - Erf

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Erf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. terrein ten behoeve van de ontsluiting van de aanliggende bebouwing, voor parkeren, groenvoorzieningen, tuinen en waterlopen;
- b. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bestemming.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer - Erf' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals een carport, slagboom, fietsenrekken, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³, erfafscheidingen e.d.;
- b. uitstekende delen aan gebouwen, niet dieper dan 2 meter uit de gevel en tenminste 4 meter boven maaiveld;
- c. erfafscheidingen mogen niet hoger zijn dan 2,5 meter;
- d. bijgebouwen waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2,7 meter en het oppervlakte niet meer mag bedragen dan 20 m².

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, zoals trottoirs, voetpaden en trappen;
- b. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen;
- c. groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. bouwwerken voor kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- e. geluidswerende voorzieningen;
- f. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, die niet groter mogen zijn 80 m³;
- b. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in lid 5.1 onder f., niet dieper dan 2 meter uit de gevel en tenminste 4 meter boven maaiveld.

Artikel 6 Wonen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen;
- b. bij woningen behorende voorzieningen zoals (in pandige) bergingen en garageboxen, aanbouwen, bijgebouwen, alsmede tuinen, groen, water en ontsluitingswegen en -paden;
- c. dakterrassen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Op de voor 'Wonen' bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

6.2.2 Bebouwingsnormen

- a. gebouwen mogen uit niet meer bouwlagen bestaan dan met aanduiding 'maximum aantal bouwlagen' op de verbeelding is aangegeven;
- b. binnen het plangebied mogen niet meer dan 36 wooneenheden worden gerealiseerd;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'kap uitgesloten' dient een gebouw plat afgedekt te worden;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dient minimaal 2,5 meter vanaf het maaiveld vrijgehouden te worden van bebouwing ten behoeve van een onderdoorgang.

6.2.3 Voorwaardelijke verplichting geluid

Een omgevingsvergunning voor bouwen mag slechts worden verleend indien:

- a. voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, dan wel aan het besluit hogere grenswaarden dat aan dit bestemmingsplan is toegevoegd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'dove gevel' de gevel wordt uitgevoerd als dove gevel;
- c. is vastgesteld dat er maatregelen worden genomen zodat elke woning beschikt over een geluidluwe buitenruimte overeenkomstig het gemeentelijke ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf, mits:

- a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij het bruto vloeroppervlak van de woning voor ten hoogste 30% mag worden gebruikt voor een aan huis gebonden beroep of bedrijf;
- b. ten aanzien van een aan huis gebonden bedrijf sprake is van een bedrijf tot en met categorie 2 als bedoeld in de bij deze regels horende lijst van bedrijfsactiviteiten;
- c. de gevel en dakrand van de woning niet worden gebruikt ten behoeve van reclame-uitingen;
- d. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking hebben op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
- e. er geen detailhandel plaatsvindt, tenzij als ondergeschikt onderdeel van het aan huis gebonden beroep of bedrijf.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 2

7.1 Bestemmingsomschrijving

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

7.2 Bouwregels

7.2.1 Rapport archeologisch deskundige

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

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) die een groter oppervlak hebben en tevens dieper reiken dan de oppervlakte- en dieptematen die genoemd zijn in 7.3.1.

7.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder 7.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die:

- a. dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

7.3.2 Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

7.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

7.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend, nadat de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

7.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene bouwregels

9.1 Ondergronds bouwen

Daar waar het is toegestaan om bovengronds bebouwing te realiseren, is ondergronds bebouwing in maximaal één bouwlaag toegestaan.

9.2 Afdekking van gebouwen

Ingeval noch de regels, noch de verbeelding (plankaart) duidelijkheid verschaffen over de wijze van afdekking van gebouwen, mogen gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

9.3 Dakkapellen

Op een kap / schuine dakvlakken is een dakkapel toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

- a. ingeval zij geplaatst wordt op het voordakvlak of een naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd dakvlak, mag zij niet breder zijn dan 2/3 deel van bedoeld dakvlak; niet meer dan één dakkapel mag op elk van bedoelde dakvlakken worden gerealiseerd;
- b. op een ander dakvlak dan de onder sub a. genoemde, zijn meerdere dakkapellen toegestaan;
- c. op een aanbouw aan een hoofdgebouw is een dakkapel alleen toegestaan op het achterdakvlak;
- d. in alle gevallen geldt dat een dakkapel dient te voldoen aan de volgende eisen:
 1. voorzien van een plat dak;
 2. gemeten vanaf de voet van de dakkapel niet hoger dan 1,50 meter;
 3. onderzijde meer dan 0,5 meter en minder dan 1 meter boven de dakvoet;
 4. bovenzijde meer dan 0,5 meter onder de daknok;
 5. zijkanten meer dan 0,5 meter van de zijkanten van het dakvlak.

9.4 dakterrassen

Indien de maximum bouwhoogte van een gebouw is bereikt, dan is ten behoeve van het realiseren van een dakterras voor de daktoegang op het dak een gebouwde voorziening toegestaan, met een maximum oppervlak van 25 m² en een maximum hoogte van 3 meter. De minimum afstand tussen deze voorziening en de dakrand bedraagt 2,50 meter. De minimum afstand tussen het hekwerk en de dakrand bedraagt 1,5 meter, waarbij de maximum hoogte van het hekwerk 1,20 meter bedraagt.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

10.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

10.1.1 Parkeerbehoefte

Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het gebruik van gronden of bouwwerk op grond van de regels in hoofdstuk 2 kan uitsluitend worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig het in de gemeente Rotterdam geldende beleid ten aanzien van parkeren.

10.1.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning nadere regels stellen ten aanzien van:

- a. de aard, de plaats en de inrichting van de parkeer- of de stallinggelegenheid;
- b. de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid voor het laden of lossen;
- c. de aanwezigheid en aanduiding van parkeer- of stallinggelegenheid uitsluitend ten behoeve van invaliden.

10.1.3 Afwijken van de regels

Burgemeester en wethouders kunnen omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid indien:

- a. uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning over te leggen parkeerbalans blijkt dat op eigen terrein door middel van dubbelgebruik voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn;
- b. de aanvrager van een omgevingsvergunning de parkeereis door middel van een parkeereisovereenkomst financieel compenseert aan de gemeente Rotterdam en met de verwezenlijking van het bouwplan, naar het oordeel van burgemeester en wethouders, een gemeentelijk belang is gemoeid;
- c. er sprake is van een totale gebiedsontwikkeling en naar het oordeel van burgemeester en wethouders een gemeentelijk belang rechtvaardigt dat op straat parkeerplaatsen worden aangelegd uit de grondopbrengst;
- d. de onderdelen a tot en met c zich niet voordoen en naar het oordeel van burgemeester en wethouders met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

10.2 Algemene afwijkingsregels

10.2.1 Afwijking toegestane afmetingen, maten en percentages

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van de regels van dit bestemmingsplan voor afwijkingen van toegestane afmetingen, maten (waaronder minimale en maximale afstanden) en percentages tot niet meer dan 10% van die afmetingen, maten en percentages, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid, de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken en de milieusituatie.

10.2.2 Afwijking toegestane bouwhoogte techniek

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, ten behoeve van technische voorzieningen op het dak, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, schoorstenen, antennemasten, luchtverversingsapparatuur, glazenwas installatie e.d., mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. dit lid onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het bestemmingsplan Ceintuurbaan 133'.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Regels

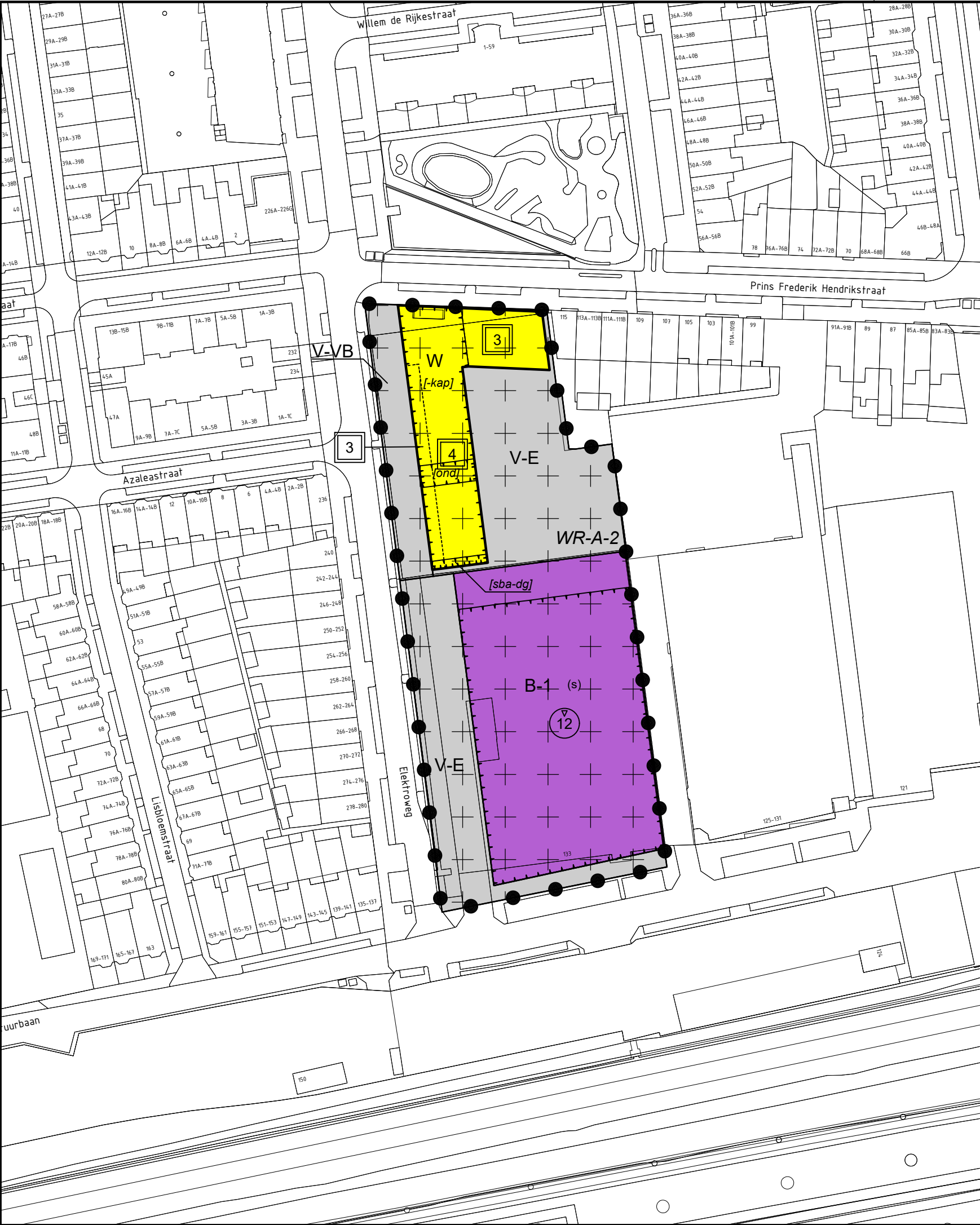
Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten



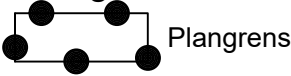
Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Verbeelding



Plangebied



Enkelbestemmingen

- B-1 Bedrijf - 1
- V-E Verkeer - Erf
- V-VB Verkeer - Verblijfsgebied
- W Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-A-2 Waarde - Archeologie 2

Functieaanduidingen

- (s) sport

Bouwvlakken

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [-kap] kap uitgesloten
- [ond] onderdoorgang
- [sba-dg] specifieke bouwaanduiding - dove gevel

Maatvoeringen

- 4 maximum aantal bouwlagen
- 12 maximum bouwhoogte (m)

GEMEENTE ROTTERDAM
Ceintuurbaan 133

BESTEMMINGSPLAN

project	20180966		
formaat	A3	vastgesteld	
schaal	1:1000	ontwerp	25-06-2020
kaart	1/1	voorontwerp	-----
getekend	K. Heijmeriks	concept	15-01-2019
idn	NL.IMRO.0599.BP2147Ceinturb133-on01		



Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

w www.rho.nl
e info@rho.nl



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE