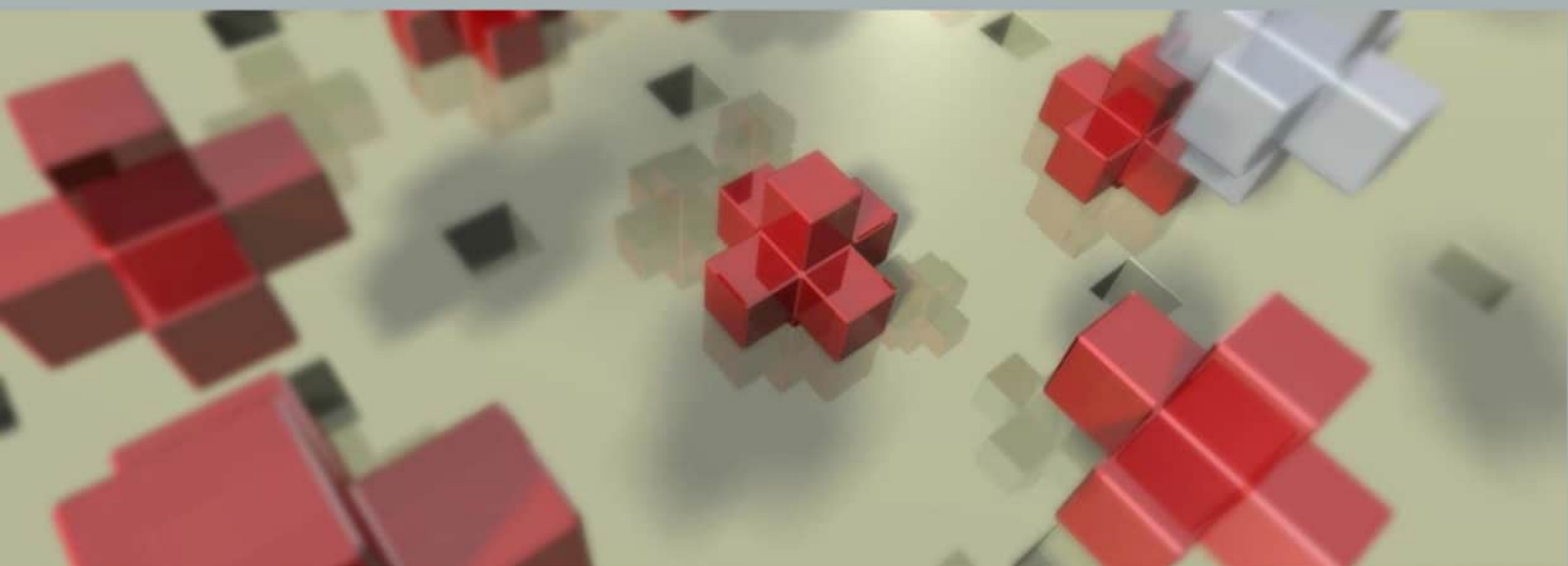


Bestemmingsplan Waterside III

Gemeente Rotterdam

Ontwerp



Bestemmingsplan Waterside III

Gemeente Rotterdam

Ontwerp

Rapportnummer:	P04435
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0599.BP2217WatersideIII-on01
Datum:	januari 2023
Opdrachtgever:	Waterside CV
Projectteam BRO:	PZu, TAU, TvE, RFe
Concept:	december 2021, januari 2022
Voorontwerp:	mei 2022, september 2022
Ontwerp:	januari 2023
Vastgesteld:	
Trefwoorden:	--
Bron foto kaart:	BRO
Beknopte inhoud:	--

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl

TOELICHTING

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Gekozen planopzet	5
1.3 Ligging en begrenzing	5
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	7
Hoofdstuk 2 Beleid	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	13
2.3 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied	26
3.1 Ontstaansgeschiedenis	26
3.2 Archeologie	27
3.3 Cultuurhistorie	28
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	29
4.1 Inleiding	29
4.2 Opzet van het plan	29
4.3 Ontwikkelingen	32
4.4 Juridische planbeschrijving	33
Hoofdstuk 5 Water	35
5.1 Beleidskader	35
5.2 Huidige watersysteem	36
Hoofdstuk 6 Milieu	40
6.1 Inleiding	40
6.2 Stad- en milieubenadering	40
6.3 Milieu effectrapportage	42
6.4 Milieuzonering	43
6.5 Geluid	46
6.6 Luchtkwaliteit	48
6.7 Bodem	51
6.8 Externe veiligheid	52
6.9 Natuur	57
Hoofdstuk 7 Handhaving	60
Hoofdstuk 8 Financiële uitvoerbaarheid	61

8.1	Financieel economische haalbaarheid	61
8.2	Kostenverhaal	61
Hoofdstuk 9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
9.1	Participatie	62
9.2	Vooroverleg	62

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemers van onderhavig plan zijn voornemens 176 appartementen in het midden- en hogere huur segment te realiseren, aan de oever van de Maas, langs de Oostdijk en de Oude IJsselmondsehoofd in Rotterdam, onder de naam 'Waterside-III'. In de plint van het gebouw wordt tevens ruimte geboden aan een kleinschalige horecavoorziening (150 m² bvo) en 300 m² kantoorruimtes. Het initiatief is een iconisch gebouw dat gerealiseerd moet worden op het IJsselmondsehoofd. De woontoren met 21 woonlagen en commerciële plint, ligt op de scheidslijn van de woonkern Oud-IJsselmonde enerzijds en de weidse omgeving van de Maas en de grootschalige Brienenoordburg anderzijds. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, zal er van het planologische regime afgeweken moeten worden middels een bestemmingsplanherziening.

1.2 Gekozen planopzet

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan "Oud-IJsselmonde". De locatie is in dit bestemmingsplan bestemd voor Verkeer-Verblijfsgebied, 'Verkeer- Erf', 'Wonen' en 'Tuin 2'. De gebruiks- en bouwregels van deze bestemmingen zijn niet toereikend om het beoogde plan mogelijk te maken. Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet van dit planologische regime worden afgeweken door middel van een herziening van het vigerende bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het wooncomplex en maakt daarmee de herontwikkeling planologisch mogelijk.

1.3 Ligging en begrenzing

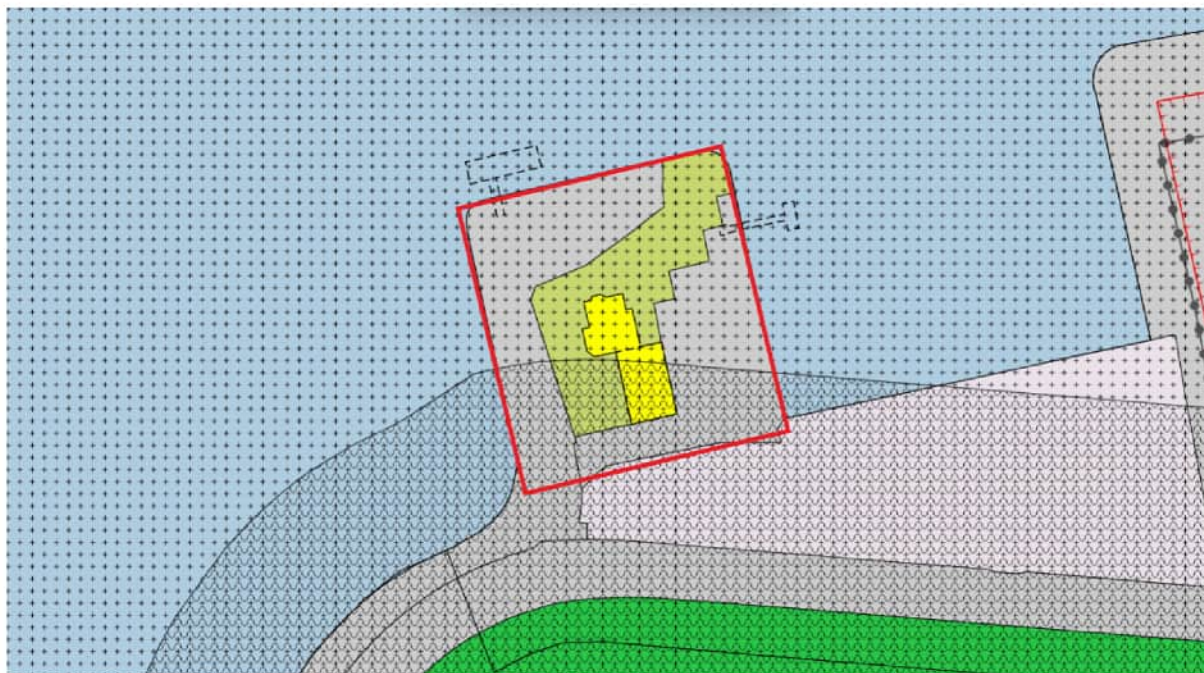
De planlocatie is gelegen aan de oever van de Nieuwe Maas in stadsdeel IJsselmonde, ten zuidoosten van het centrum van Rotterdam. Het bouwplan betreft een woontoren aan de Oude IJsselmondsehoofd. De navolgende afbeeldingen tonen de ligging van het plangebied in Rotterdam en IJsselmonde. Het plangebied wordt in het noorden, oosten en westen begrensd door de Nieuwe Maas, in het zuiden grenst het plangebied aan de Oostdijk. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente IJsselmonde, sectie D, perceelnummers 6635 en 4650.



Figuur 1.1: Globale ligging binnen Rotterdam (boven) en luchtfoto huidige situatie, directe omgeving en grens plangebied (onder).

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde', welke onherroepelijk is vastgesteld op 1 juni 2017. Een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied, is weergegeven in figuur 1.2. Hierop is te zien dat het plangebied (rood omkaderd) bestemd is als 'Verkeer- Verblijfsgebied', 'Verkeer- Erf', 'Wonen' en 'Tuin 2'. Tevens is de dubbelbestemming "Waarde- Archeologie 4" op het hele gebied van toepassing en de dubbelbestemming "Waterstaat- Waterkering" op het zuidelijk deel van het plangebied van toepassing.



Figuur 1.2: Uitsnede verbeelding 'Oud-IJsselmonde (d.d. 1 juni 2017)

Het ter plaatse geldende bestemmingsplan staat de beoogde ontwikkeling van het beoogde wooncomplex niet rechtstreeks toe. Om deze redenen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Onderhavig bestemmingsplan maakt het mogelijk om de gewenste appartementen te realiseren en geeft de nieuwe kaders aan het plangebied.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 juli 2022, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Vastgesteld op 22 augustus 2011, geconsolideerde versie 5 juni 2014

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de juridische vertaling van nationaal ruimtelijk beleid. Het besluit bevat regels die doorwerken op gemeentelijk niveau, en dus relevant zijn voor bestemmingsplannen. Voorbeelden van zaken die geregeld zijn in het Barro zijn rijksvaarwegen, hoofdwegen, het 380 kV-netwerk en buisleidingen van nationaal belang.

Bij besluit van 28 augustus 2012 (inwerking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en wijwaring rond Rijksvaarwegen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Uitgaande van het Barro, dient rekening te worden met nationale ruimtelijke belangen. Voor het voorliggende bestemmingsplan betekent dit dat rekening dient te worden gehouden met de rivier De Nieuwe Maas: het rivierbed van het rivierbed van De Nieuwe Maas. In het Barro zijn daarom regels opgenomen (artikel 2.4.3) omtrent de ligging in het rivierbed:

1. Een bestemmingsplan wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan alleen nieuwe bestemmingen in een rivierbed aan in het geval er sprake is van:
 - a. een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
 - b. geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
 - c. een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en
 - d. een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.
2. Bij toepassing van het eerste lid worden resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen gecompenseerd.
3. In een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe de effecten op de waterstand en de afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd.

In paragraaf 5.2 is de waterparagraaf van het voorliggende plan voor realisatie van de Waterside III opgenomen. Door de buitendijkse ligging van het plangebied wordt hoog water niet tegengehouden door een waterkering. De kans dat een buitendijks gelegen locatie last krijgt van hoog water, wordt bepaald door de terugkeertijden van hoge waterstanden in de Nieuwe Maas tegenover de maaiveldhoogte van het plangebied. Door de doorgaans relatief hoge ligging van het buitendijks gebied is de kans op grote waterdieptes relatief klein.

Door de gemeente Rotterdam zijn uitgiftepeilen voor het buitendijks gebied opgesteld. Voor het planvoornemen geldt een uitgiftepeil van +3,60 m NAP voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 3,90 m voor kwetsbare functies. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de eventuele dijkversterkingen die voortvloeien uit de deltabeslissingen. Het Maatgevend hoogwaterpeil (M.H.W.) ligt ter plaatse vooralsnog op +3,40 m NAP. Door hiermee rekening te houden is geen wateroverlast te verwachten binnen het perceel.

Uit de toetsing is gebleken dat er geen bezwaren bestaan vanuit dit aspect voor de realisatie van het beoogde plan.

2.1.3 Waterwet

In 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Het Nationaal Waterplan (2016-2021) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Voor bouwen en aanleggen in het rivierbed (het buitendijks gebied) van de grote rivieren is, op grond van de Waterwet en het bijbehorende Waterbesluit, een vergunning nodig van Rijkswaterstaat. Nieuwe (bouw)werken in het rivierbed mogen geen afbreuk doen aan de waterhuishoudkundige functie van de rivier. In het Waterbesluit zijn een aantal (vooral stedelijke) gebieden aangewezen waarop de vergunningplicht niet van toepassing is aangezien die gebieden rivierkundig van minder belang zijn. Het buitendijks gebied van Oostpoldersdijk behoort tot het gebied waar geen vergunning van Rijkswaterstaat is vereist.

Buitendijks gebied kan bij hoog water overstromen. Eigenaren in het buitendijks gebied zijn zelf aansprakelijk voor schade door hoog water en zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om zich tegen potentiële schade te beschermen. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid in openbaar gebied. Bij bestaande situaties kan de gemeente bijdragen aan een goede veiligheidssituatie door het opstellen van evacuatieplannen, bij nieuwe situaties kan dit ook door het opnemen van bepalingen in het ruimtelijk plan.

2.1.4 Beleidsvisie Erfgoed en Ruimte

Vastgesteld op 15 juni 2011

In de jaren 2012-2016 heeft de Rijksdienst in vijf programmalijnen uitvoering gegeven aan de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter. In de beleidsnota schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De beleidsvisie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het ministerie van I&M. Het programma Erfgoed en Ruimte wordt met een paar jaar verlengd, tot aan de invoering van de Omgevingswet.

De komende jaren werkt de Rijksdienst aan drie programmalijnen:

- Water en erfgoed
- Landschap: transformatie van het landelijk gebied
- Transformatie in de stad en in krimpgebieden

2.1.5 Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking)

In werking getreden op 1 oktober 2012, gewijzigd per 1 juli 2017

Het doel van de ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goede ruimtelijke ordening. Gemeenten moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken motiveren volgens de Ladder.

Concreet betekent dit dat het bestemmingsplan een beschrijving bevat van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Wanneer deze ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd wordt, moet gemotiveerd worden waarom er niet binnen het stedelijk gebied voorzien kan worden in de behoefte. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Bestemmingsplan

In het Bro (art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening) (hierna: 'ladder') is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan of projectafwijking moet voldoen aan de systematiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De ladder is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument waaraan iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'(art 1.1.1 Bro) moet worden getoetst. In de nieuwe bestemmingsregeling worden de vigerende bestemmingen gewijzigd naar 'Wonen', met een aanduiding 'Gemengd' in de plint. Door de omvang van de uitbreiding en de wijziging van de bestemming moet het initiatief beschouwd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Bij het opstellen van de bestemmingsregeling is het uitgangspunt dat niet méér dan 176 woningen mogelijk gemaakt worden. Er is daarom een Ladderanalyse opgesteld, welke is opgenomen in de bijlagen van dit bestemmingsplan. Voor de volledige rapportage wordt naar de bijlagen verwezen, onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies van deze analyse.

De beoogde ontwikkeling 'Waterside-III' betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit blijkt uit de volgende gegevens:

- Het plangebied heeft in het vigerend bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde (onherroepelijk 1 juni 2017)' de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin-2' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Op basis van dit bestemmingsplan is wonen niet in de mate van het planinitiatief op de locatie toegestaan. Ook horeca is op basis van het bestemmingsplan niet toegestaan, waardoor een wijziging van de bestemming noodzakelijk is.
- Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Het initiatief om maximaal 176 woningen, 150 m² horeca en 300 m² kantoor/ bedrijfsruimtes te realiseren kan onder deze definitie worden geschaard, gezien het hier gaat om de ontwikkeling van wonen, werken en horeca.
- Bij een uitbreiding van planologische mogelijkheden vanaf 500 m² bvo is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor woningen geldt vanaf 12 nieuwe woningen dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Aangezien het om de toevoeging gaat van 176 woningen, kan het initiatief gekwalificeerd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Aangezien er voor horeca en kantoor minder dan 500 m² mogelijk wordt gemaakt, wordt dit niet aangemerkt als 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling en is een toets aan de Ladder niet verplicht voor deze functies. In het vervolg van deze onderbouwing wordt hier daarom niet verder op ingegaan.

Passend binnen behoefte van het ruimtelijk verzorgingsgebied

Voor de onderbouwing van de woonbehoefte is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Hiervoor kijken we naar de regionale woningmarkt, die gedefinieerd wordt op basis van verhuisbewegingen. In dit behoefteonderzoek betreft de gemeente Rotterdam het primaire verzorgingsgebied en de regio Rotterdam het secundaire verzorgingsgebied. De regio is tevens het niveau waarop afspraken worden gemaakt ten aanzien van de woningbehoefte.

Ook voor de onderbouwing van de horeca behoefte is in het kader van de Ladder vooraf het ruimtelijk verzorgingsgebied afgebakend. Gezien de kenmerken van het concept is als ruimtelijk verzorgingsgebied stadsdeel IJsselmonde aangehouden. Ook beleidsmatig wordt de ontwikkeling van de horecasector op het niveau van stadsdeel IJsselmonde ingewuld.

Het initiatief wordt passend geacht binnen de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Hieronder volgt een beknopte toelichting en advies. De complete Ladder voor Duurzame Verstedelijking is terug te lezen in de bijlagen.

Wonen:

Kwantitatieve behoefte

Geconcludeerd mag worden dat het initiatief Waterside-III voorziet in een kwantitatieve behoefte:

- Ingegeven door de verwachte bevolkings- en huishoudensgroei is er in de gemeente Rotterdam behoefte aan 26.530 extra woningen in de periode 2020-2030. Het afgelopen jaar zijn er in totaal 2.380 woningen aan de voorraad toegevoegd, waardoor er tot 2030 nog behoefte is aan 24.150 woningen in de gemeente Rotterdam. In de regio Rotterdam ligt de behoefte op 40.196 additionele woningen tot 2030.
- De huidige planvoorraad in de gemeente Rotterdam bestaat uit 49.711 woningen, waarvan 14.785 met de status 'hard'. Geconfronteerd met de woonbehoefte is er sprake van een restopgave van 9.365 woningen tot 2030. In de regio Rotterdam is de inventarisatie van de plancapaciteit niet up-to-date, waardoor de cijfers van indicatieve aard zijn. Op basis van deze cijfers is sprake van een restopgave van 26.830 woningen tot 2030. Gezien de omvang van de behoefte is het aannemelijk dat er ook regionaal behoefte is aan de realisatie van extra woningen.

Kwalitatieve behoefte

Het initiatief Waterside-III, waarin 176 appartementen in het midden- en hoge huur segment beoogd worden, voorziet in een kwalitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied:

- Door de omvang van de bestaande woningdruk en de daarnaast verwachte groei van de bevolking, is er sprake van een aanzienlijke (kwantitatieve) woonbehoefte in zowel de gemeente als in de regio Rotterdam. Door de omvang van de kwantitatieve vraag is er in beginsel behoefte aan toevoeging in vrijwel ieder kwalitatief segment.
- Op regionaal niveau is de behoefte aan huur- en koopwoningen ongeveer met elkaar in balans. Door het stedelijke karakter van Rotterdam en de opbouw van de woningvoorraad (voornamelijk huur), wordt verwacht dat het accent van de behoefte in de gemeente vooral zal liggen op de huurvoorraad. In zowel de Woonvisie als het Actieplan Middenhuur wordt voor de huursector benoemd dat er met name behoefte is aan uitbreiding van het midden- en hoge huursegment. Dit blijkt tevens uit het beleidskader voor nieuwbouw, waar stadsbreed 50% van de te realiseren woningen in deze segmenten dienen te worden ontwikkeld.
- Op basis van de woonvisie behoort het plangebied daarnaast tot het (te ontwikkelen) groen-stedelijk woonmilieu. Door de verschuiving van behoeftes willen mensen steeds meer wonen in de wijken rondom het centrum, in de luwte van voorzieningen. Onder andere het groen-stedelijk woonmilieu is daardoor populair.
- Voor dit woonmilieu geldt dat er op regionaal niveau behoefte is aan toevoeging van zowel appartementen als grondgebonden woningen. De nadruk ligt echter op toevoeging van huurappartementen en eengezinskoopwoningen. Gezien de populariteit van dit woonmilieu binnen de gemeente, mag naar redelijkheid worden aangenomen dat er ook op dit niveau sprake is van behoefte aan huurappartementen.

Conclusie

Het is niet te verwachten dat er onaanvaardbare effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat optreden als gevolg van het planinitiatief. Per saldo heeft de ontwikkeling een positief effect op het woon-, leef- en ondernemersklimaat binnen de gemeente Rotterdam en de nabije omgeving.

De woningbehoefte in de gemeente en regio Rotterdam is dusdanig groot dat ook na het realiseren van het planinitiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Daarmee wordt

verwacht dat er geen sprake zal zijn van onaanvaardbare effecten. Daarnaast draagt het realiseren van woningen bij aan het creëren van een levendig woon- en leefklimaat in de gemeente Rotterdam.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Algemeen

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Uit de provinciale opgaven worden samenhangende beleidskeuzes gemaakt, die doorwerken naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Vastgesteld door Provinciale Staten in 2020

Met het oog op de invoering van de Omgevingswet heeft de provincie Zuid-Holland al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving gebundeld in een Omgevingsvisie, Omgevingsverordening en bijbehorende programma's.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland, die per 1 augustus 2020 is geconsolideerd, omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

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

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

Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied

De provincie zet in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Het beter benutten van het bestaande stads- en dorpsgebied leidt tot een intensiever, compacter ruimtegebruik. In bestaande gebieden kan door investeringen de waarde van het gebied worden behouden of verhoogd zonder in oppervlakte uit te breiden. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.

Behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of

versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit). In de visie wordt hiervoor verwezen naar de kwaliteitskaart. De essentie van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is het enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag.

Verstedelijking en wonen

De provincie voorziet op regionaal niveau in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen. De voorkeur gaat uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO₂-neutraal en vóór 2050 klimaatrobust ingericht en ingepast te laten zijn. Dit vraagt om de ontwikkeling van energieneutrale nieuwe woningen.

De kwaliteitskaart is voor de provincie een belangrijk middel om sturing te geven aan ontwikkelingen zodat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt daarbij is om de ontwikkeling te verbinden aan de bestaande gebiedskenmerken. De provincie onderscheidt vier lagen: de ondergrond, cultuur- en natuurlandschappen, stedelijke occupatie en beleving.

Doorwerking plangebied

Het plangebied is in de Omgevingsvisie Zuid-Holland aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Het beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Tegelijkertijd is het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan worden bereikt door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefteraming per gebied opgenomen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die visies door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen. In paragraaf 2.1.4 is reeds uiteengezet dat het initiatief passend wordt geacht binnen de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

De ontwikkeling levert bovendien een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving door het transformeren van een bestaande locatie naar bebouwing die beter aansluit op de omgeving en aansluit op de woonvraag van Rotterdam. Hiermee is aangetoond dat het initiatief past binnen de kaders van de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Vastgesteld door Provinciale Staten in 2019

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 20 februari 2019 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 april 2019 in werking getreden. Op 1 augustus is hij geconsolideerd. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulissenlandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.

Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling:

1. Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.
2. Aanpassing. Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, Ontwerptoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.
3. Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden.

Doorwerking plangebied

De beoogde ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. De beoogde herontwikkeling van het plangebied draagt hieraan bij. De voorziene woningen passen binnen de regionale woningbouwbehoefte. Daarmee wordt voldaan aan de

ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook § 2.1.2).

De beoogde ontwikkeling past ruimtelijk in de aanwezige en te realiseren gebiedsidentiteit. Het huidige Oud-IJsselmonde is een woongebied, dat verandert niet door de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan. De hoofdfunctie in het gebied blijft 'wonen'. De vernieuwing van het gebied is gericht op het 'afronden' van de wijk Waterside. De nieuwe Waterside III toren is gelegen op een zeer prominente locatie aan de Maas op de kop van het Oude IJsselmondsehoofd. De relatie met de omgeving is uniek door de verschillende schaalniveaus en karakters die het gebied kenmerken. Het gebouwwontwerp speelt hier nadrukkelijk op in door de menselijke maat van de groene terrasplint en het aansluitende landschap te relateren aan de schaal van het dijklandschap en het dorp Oud-IJsselmonde. Tegelijkertijd manifesteert het gebouw zich naar de Brienoordbrug als een speels welkomstgebaar voor de Rotterdamse metropoolregio en wordt er aan de Maaszijde een verwijzing gemaakt naar de wijdsheid van het water. Het is hiermee een schakelblok dat inspeelt op de verschillende schaalniveaus in de omgeving en het bevat verschillende woningtypologieën.

Naast het gebouwwontwerp is er veel aandacht besteedt aan de hoogwaardige landschappelijke inrichting van het gebied. Het waterfront van Oud IJsselmonde is na het Getijdenpark Eiland van Brienoord de volgende schakel in het landschappelijke raamwerk van de stedelijke rivier. Het IJsselmondsehoofd verknoopt het buitendijkse gebied met het dijkfront. Het havenhoofd wordt publiek toegankelijk en krijgt een halte van de waterbus; tevens ontstaat er een uitnodigend vriendelijk haventje en wordt er een groen park aangelegd die het project verbindt met het dijklandschap. Het hele gebied wordt hierdoor opgewaardeerd en zal straks een prettige omgeving worden voor iedereen die in de omgeving woont en die met het gebied begaan is.

Gelet op vorenstaande is hier sprake van een inpassing als bedoeld in artikel 6.9 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland en is geen sprake van wijziging op structuurniveau.

Veiligheid

Artikel 6.21 Veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

In artikel 6.21 van de Omgevingsverordening is bepaald dat een bestemmingsplan voor gronden binnen de veiligheidszone langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 13 in bijlage II van de Omgevingsverordening, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- in het gebied tot 25 m vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing toegelaten;
- in het gebied tussen de 25 en 40 m vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
- in afwijking van de onderdelen a en b zijn incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen toelaatbaar ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 1. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten worden niet belemmerd;
 2. er zijn voldoende vluchtmogelijkheden;
 3. het scheepvaartverkeer wordt niet belemmerd; en
 4. advies is gevraagd van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven;

Artikel 6.23 Buitendijks bouwen

In artikel 6.23 van de Omgevingsverordening is bepaald dat bij bestemmingsplannen die nieuwe bebouwing mogelijk maken, de toelichting een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing dient te bevatten.

Doorwerking plangebied

Veiligheidszoning oever Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

Conform artikel 6.21 van de provinciale omgevingsverordening is een ontwikkeling binnen de beschermingszone slechts toegestaan als er sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang en de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd. Dit betreft het gebied tussen de 25 en 40 meter van de beschermingszone. Op basis van de kaarten is het plangebied gelegen buiten de aanwezige beschermingszones. Niettemin wordt hieronder ingegaan op het belang van het beoogde woningbouwproject.

Zoals is gebleken uit paragraaf 2.1.4 van onderhavig bestemmingsplan en de uitgevoerde toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking komt het plan tegemoet aan de onverminderd grote vraag naar huurwoningen in het midden- en hoge huursegment in de gemeente Rotterdam. Het plan draagt bij aan de gemeentelijke ambitie de lokale woningmarkt in balans te brengen en dient hiermee een belangrijk maatschappelijk belang. Hiermee is aangetoond dat het bouwen langs de kade van de Nieuwe Maas aanvaardbaar is.

Buitendijks bouwen

Het plangebied is buitendijks gelegen. Dit betekent dat hoog water niet wordt tegengehouden door een waterkering. De kans dat een buitendijks gelegen locatie last krijgt van hoog water wordt bepaald door de terugkeertijd van hoge waterstanden in de Nieuwe Maas en de maaiveldhoogte van het plangebied ten opzichte van dat hoge water. Door de doorgaans relatief hoge ligging van het buitengebied is de kans op grote waterdieptes in het algemeen klein. Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde' is onderzocht hoe kwetsbaar het buitendijkse deel van Oud-IJsselmonde is voor wateroverlast door overstroming. Als uitgangspunt is daarbij een zeer hoge waterstand van 3,28 meter boven NAP genomen. De kans op deze waterstand is in het huidige klimaat 1 op 4.000 per jaar. De huidige buitendijks gelegen woongebieden in het plangebied zijn zo hoog gelegen dat zij ook bij deze zeer hoge waterstand niet overstromen. Om inzicht te krijgen in de toekomstbestendigheid van het buitendijks gebied is de maaiveldhoogte van het gebied ook vergeleken met een waterstand van 3,68 meter boven NAP, de kans op deze waterstand is in het jaar 2100 1 op 4.000 per jaar. Hieruit blijkt dat ook in de toekomst de bestaande buitendijkse woongebieden grotendeels droog blijven bij een extreme waterstand. De nieuwe woningen die buitendijks mogelijk worden gemaakt zullen op tenminste dezelfde hoogte worden aangelegd als de huidige woningen. Het overstromingsrisico in het buitendijks gebied blijft daarom zowel bij de huidige als bij de nieuwe woningen beperkt.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de beoogde ontwikkeling past binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Omgevingsvisie Rotterdam 'De Veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen'

Vastgesteld door gemeenteraad op 2 december 2021

De omgevingsvisie beschrijft de stedelijke koers voor de ontwikkeling van Rotterdam. Het is een nieuwe stadsvisie die richting geeft aan de verdere ontwikkeling van Rotterdam. Deze Omgevingsvisie vervangt de in 2007 vastgestelde Stadsvisie Rotterdam 2030. Tot de datum van invoering van de Omgevingswet krijgt de Omgevingsvisie de status van structuurvisie onder het huidige regime van de Wet ruimtelijke ordening.

Hoofddlijn van de Omgevingsvisie is dat Rotterdam kiest voor goede groei. Groei die bijdraagt aan het welzijn van de inwoners, aan een duurzame samenleving en aan economische vooruitgang. Groei die het Rotterdamse rijke erfgoed en de identiteit ondersteunt en versterkt.

De omgevingsvisie gaat uit van 5 langetermijndoelen (perspectieven): compact, inclusief, duurzaam,

gezond, productief. Mede aan de hand daarvan worden in de omgevingsvisie vijf hoofdkeuzes benoemd waarmee invulling wordt gegeven aan de koers voor Rotterdam voor goede groei:

- Rotterdam zet in op prettig leven in de delta: Rotterdam wordt een gezonde, groene en aantrekkelijke stad in de grotere metropoolregio om te wonen, werken, recreëren, sporten en bewegen.
- Rotterdam gaat verstedelijken & verbinden. Er wordt verstedelijkt binnen de bestaande stad om de stad te versterken. Verstedelijking gebeurt vooral bij en rondom bestaand of nieuw hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rotterdam zet in op vitale wijken met een divers aanbod aan woon- en werkruimte en passende maatschappelijke voorzieningen. Het moet niet uitmaken waar je opgroeit om dezelfde kans te hebben op goed onderwijs, een goede woning en passend werk. In de wijken komen een heleboel opgaven samen: deze worden in samenhang aangepakt om de wijken toekomstbestendig te maken.
- Rotterdam zet de schouders onder de energie- en grondstoffentransitie: Er wordt gewerkt aan een stad die klimaatneutraal is en waar w grondstoffen hergebruikt worden. Zo wordt een duurzaam Rotterdam gecreeërd met een bloeiende en innovatieve economie. Voor nu en toekomstige generaties.
- Rotterdam vernieuwt het verdienvermogen: Rotterdam heeft een sterke economische uitgangspositie. Tegelijkertijd is Rotterdam, onder meer door zijn uitstekende (internationale) bereikbaarheid, een middelpunt van innovatie en van kennisintensieve dienstverlening.

Er is een aantal gebieden waar meerdere grote opgaven bij elkaar komen en waar er tegelijkertijd kansen liggen om veel van onze stedelijke doelstellingen te realiseren. Deze strategische gebieden vragen om gebiedsspecifieke richtinggevende keuzes. Het betreft de binnenstad, Alexander tot en met Zuidplein en Rotterdam-Zuid. Voor de ontwikkeling van deze gebieden formuleert de omgevingsvisie enkele gebiedskeuzes.

Doorwerking plangebied

De hoofdlijn van de Omgevingsvisie is dat Rotterdam kiest voor goede groei. Daarnaast wordt uitgegaan van 5 langetermijndoelen (perspectieven). Mede aan de hand daarvan zijn de hierboven hoofdkeuzes benoemd. Een hoofdkeuze gaat in op verstedelijking. Een ander hoofddoel ziet op een juist aanbod aan woon- en werkruimte. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van extra woningen, kantoorruimte en een horecafunctie in bestaand stedelijk gebied. Dit sluit aan bij de hoofdkeuze om te verstedelijken in bestaand stedelijk gebied. Het sluit draagt ook bij aan het realiseren van een woon- en werkgebied.

2.3.2 Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

Vastgesteld op 15 december 2016 door de Rotterdamse gemeenteraad

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

Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:

- de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
- te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen onder druk staat; en
- woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.

Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:

- een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad;

- ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden; en
- energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.

De basis op orde houden door:

- het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
- betaalbaarheidproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk;
- goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken;
- toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt; en
- woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

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

Doorwerking plangebied

In de Woonvisie geeft de gemeente Rotterdam aan dat de focus stadsbreed specifiek op het midden en hogere segment ligt. Daarnaast wordt er in de woonvisie aangegeven dat de gewenste ontwikkelrichting ten aanzien van het woonmilieu 'Wonen aan de rivier'. Het planinitiatief maakt onderdeel uit van het woonmilieu "Wonen aan de rivier". De gewenste ontwikkelrichting, zoals opgenomen in de Woonvisie 2030, betreft onder andere uitbreiding van de woningbouw middels verdichting. De planlocatie betreft een verouderde woning met omliggend verhard terrein, gelegen in bestaand stedelijk gebied. Door het terrein te bebouwen is er sprake van verdichting, waardoor de ontwikkeling in lijn is met het beleid.

"Wonen aan de rivier" is daarnaast een bijzonder Rotterdams woonmilieu met een unieke kwaliteit. Het is aantrekkelijk voor een diverse groep bewoners en wint aan aantrekkingskracht door verdere invulling op en direct rondom de rivier. Het kent een variërend woonprogramma, welke buiten het centrum bestaat uit een mix van gestapeld en grondgebonden, goedkoper maar ook exclusief wonen (Woonvisie 2030 (2016)). Kortom: een aantrekkelijk woonmilieu voor een diverse doelgroep.

De gemeente stelt in de Woonvisie 2030 specifiek dat er op de middellange termijn, op verschillende locaties langs de rivier, marktkansen zijn en nodigt partijen uit om deze op te pakken en de kansen langs het water te benutten.

Naast "Wonen aan de rivier" kan het plangebied tevens gerekend worden tot het gestapeld groenstedelijk woonmilieu. In de Woonvisie 2030 wordt aangegeven dat er in algemene zin een overschot bestaat aan een dergelijk type woonmilieu. Gezien de voorgenoemde specifieke kwaliteiten van "Wonen aan de rivier", de bestaande marktruimte en de aanhoudende vraag in het midden- en hoge huursegment, mag echter naar redelijkheid verwacht worden dat de beoogde ontwikkeling voldoende aansluit op de marktbehoefte om duurzaam in gebruik te zijn, op zowel de korte als de lange termijn.

2.3.3 Visie Oud IJsselmonde 2007 en Masterplan Oud IJsselmonde 2009

De Visie Oud IJsselmonde van mei 2007 en het Masterplan Oud IJsselmonde van november 2009 vormen de voornaamste ruimtelijke kaders voor onderhavige en andere ontwikkelingen. De visie heeft als inzet het behouden en versterken van Oud IJsselmonde als een aantrekkelijk dorp aan de rivier. Het Masterplan is de uitwerking van deze visie en toont welke kansen er zijn om Oud IJsselmonde te verbeteren. Het Masterplan is de formele basis voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van Oud-IJsselmonde tot 2016 maar is feitelijk nog steeds van toepassing. Daarnaast is het Masterplan richtinggevend bij het maken van stedenbouwkundige plannen, inrichtingsplannen en bouwplannen. Het masterplan is in principe een conserverend plan; alleen op ontwikkellocaties wordt een structurele verandering in bebouwing voorgesteld. In het Masterplan Oud-IJsselmonde wordt een ontwikkeling op het IJsselmondsehoofd gezien als sleutelproject.

Ook de relaties van dit waterfront met het dorp zijn belangrijke punten in het masterplan: 'Straks kunnen wandelaars vanuit het dorp over de dijk lopen met uitzicht over de rivier. Maar ook direct langs de rivier wordt even uitwaaien een stuk aantrekkelijker. Een doorgaande recreatieroute langs de Nieuwe Maas is ook een wens die bij bewonersavonden is uitgesproken. De kade wordt groener en ook het kleine haventje is nu voor iedereen te bereiken. Hier stellen we een klein parkje voor met trappen tot aan het water, maar het is tegelijkertijd een ruimte die kan dienen als passantenhaven in combinatie met ligplaatsen voor de seizoensvaart en historische schepen'.

Doorwerking plangebied

Zoals blijkt uit de visiekaart uit het masterplan Oud-IJsselmonde (zie figuur 2.1) werd in het masterplan al uitgegaan van het herontwikkelen van onderhavig plangebied. De nieuwe Waterside III toren is gelegen op een zeer prominente locatie aan de Maas op de kop van het Oude IJsselmondsehoofd. De relatie met de omgeving is uniek door de verschillende schaalniveaus en karakters die het gebied kenmerken. Het gebouwoontwerp speelt hier nadrukkelijk op in door de menselijke maat van de groene terrasplint en het aansluitende landschap te relateren aan de schaal van het dijklandschap en het dorp Oud-IJsselmonde. Tegelijkertijd manifesteert het gebouw zich naar de Brienenoordbrug als een speels welkomstgebaar voor de Rotterdamse metropoolregio en wordt er aan de Maaszijde een knipoo gemaakt naar de wijdsheid van het water. Het beoogde plan sluit daarmee aan op het masterplan.



Figuur 2.1: Visiekaart Masterplan Oud-IJsselmonde

2.3.4 Programma Rivieroevers

Het doel van het Programma Rivieroevers is het inzetten van de kwaliteiten van de Rotterdamse rivieren om Rotterdam levendiger, aantrekkelijker, natuurlijker en karakteristieker te maken. Hiermee levert het programma een bijdrage aan een aantrekkelijker, economisch sterker en toekomstbestendiger Rotterdam. Het programma focust zich op het verbeteren van de openbare ruimte aan en langs de rivieren.

Het programma Rivieroevers bevat het kader voor de eigen initiatieven van de gemeente en voor het afwegen en faciliteren van initiatieven van andere partijen. Daartoe beschrijft dit document in hoofdlijnen doel, ambities, resultaten, communicatie en vervolgstappen. Daarnaast bevat het ook een aantal concrete uitvoeringsprojecten en maatregelen.

De focus van de aanpak voor Nieuwe Maas/Nieuwe Waterweg zet voor de korte termijn in op:

- meer activiteiten in binnenstedelijk gebied Nieuwe Maas;
- meer aantrekkelijke plekken en routes;
- vergroten bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers, hardlopers, fietsers en vervoer over water;
- versterken unieke karakter van Havenstad in de Delta.

Voor de lange termijn wordt ingezet op kleine, slimme langsverbindingen (bruggetjes over stedelijke havenbekkens, rekening houdend met scheepvaart) en personenvervoer over water om de beleving van de rivier als deltalandschap verder te versterken. De verbetering van bestaande oeververbindingen en OV-knooppunten dicht bij de rivier, als aanjagers voor ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus, draagt hier ook aan bij. Ter versterking van het economisch vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van grote delen van Rotterdam-Zuid zijn nieuwe oeververbindingen bij Merwe-Vierhavens en Stadionpark belangrijk voor de toekomst van de stad.

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan draagt bij aan de ontwikkeling van de openbare ruimte aan zuidelijke rivieroever van de Nieuwe Maas. Zo wordt er een aantrekkelijke verblijfplaats ontwikkeld voor onder andere wandelaars en fietsers. Het plan is daarmee in lijn met het 'programma rivieroevers'.

2.3.5 Nota architectuur en Rotterdam

De nota Architectuur en Rotterdam is een uitwerking van de Stadsvisie, waarin staat dat architectuur en cultureel erfgoed doorslaggevende stimulerende bijdragen kunnen leveren aan de verdere ontwikkeling van de stad. De kunst is om van die ontwikkelingskracht optimaal gebruik te maken. Architectuur kan de stad aantrekkelijk maken, wat bijdraagt aan het welbevinden van de gebruikers van de stad. Deze kracht van architectuur is aan te scherpen door meer nadruk te leggen op samenhang in het stedelijke weefsel en op de levendigheid van de stad.

Doorwerking plangebied

Het beoogde gebouw heeft een robuuste uitstraling die past bij het stedelijke karakter van een gebouw aan een kade en wordt uitgevoerd met een hoogwaardige detaillering.

2.3.6 Welstandsnota Rotterdam

Het welstandsbeleid is op 11 oktober 2012 door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Welstandsnota Rotterdam'. Deze nota is een geactualiseerde versie van de 'Koepelnota Welstand Rotterdam' uit 2004 die hiermee is komen te vervallen. Op de kaart 'Welstandsniveaus' behorende bij deze nota is aangegeven welk welstandsregiem van toepassing is: vrij, regulier of bijzonder.

De locatie is in de Welstandsnota Rotterdam aangeduid als gebiedstype 'projecten na 1985'. Dit betekent dat voor deze locatie naast de vaste criteria ook de aanvullende criteria beschreven in het gebiedstype 'projecten na 1985' gelden. De commissie voor Welstand en Monumenten zal op basis daarvan de architectonische uitstraling en verschijningsvorm van het ingediende bouwplan toetsen.

2.3.7 Klimaat en energie

De gemeente Rotterdam heeft met het Programma Duurzaam actief ingezet op een schone, groene en gezonde stad. Om invulling te geven aan deze ambitie zijn diverse opgaven geformuleerd, waaronder het reduceren van de CO₂-uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, omschakelen naar duurzame energie, vergroten van duurzame investeringen en het bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling.

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken.

Doorwerking plangebied

Met onderhavig plan wordt aansluiting gezocht bij de ambities van de gemeente Rotterdam op het gebied van duurzaamheid. De woningen zullen daarom aardgasloos worden gerealiseerd. Meer duurzame oplossingen op het gebied van de installaties, zoals vloerverwarming, ledverlichting in de gemeenschappelijke ruimten, douche-wtw, en pv-panelen, vraaggestuurde ventilatiesystemen verdienen de voorkeur. Tevens zal zoveel mogelijk worden gewerkt met natuurlijke materialen.

In het Rotterdams Duurzaamheidskompas staan vier ambities centraal.

1. **Energietransitie:** Verwarming, koeling en ventilatie door middel van energie zuinige warmtepomp systemen en/of warmte terugwinning. Op het hoofddak worden pv- panelen aangebracht voor algemeen gebruik. Verder wordt verlichting in algemene ruimte uitgevoerd in energiezuinige uitvoering en daar waar mogelijk geschakeld op basis van aanwezigheid. (niet 100% continu brandend). Gevels, voornamelijk glas, worden uitgevoerd in meer bladige isolerende beglazing.
2. **Circulair:** Tijdens de uitvoering wordt er zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van materialen welke bij een 2de levensloop hergebruikt zouden kunnen worden. Hierbij te denken aan beton (betongranulaat), veel glas (her te gebruiken). Binnenwanden, niet dragende, worden in lichte scheidingswanden uitgevoerd. Deze zijn eenvoudige te verplaatsen (komt vrije indeelbaarheid ten goede) en bestaan hoofdzakelijk uit her te gebruiken materialen (metaal en gips).
3. **Klimaatbestendig:** Hemelwater wordt geloosd op oppervlaktewater. Afvalwater wordt op gemeente riool geloosd. Parkeerdek wordt overeenkomstig inrichtingsplan Waterside ingericht als daktuin in verlengde van het openbaar gebied.
4. **Gezonde leefomgeving:** De appartementen worden uitgevoerd met 2 balkons waarvan 1 balkon geluid luv uitgevoerd wordt. De bewoner kan keuze maken voor het verblijven op buiten balkon of een rustig binnenbalkon. Aan het geluid luwe balkon is een verblijfsruimte gekoppeld waardoor deze ruimte geluid luv geventileerd kan worden d.m.v. buitenlucht (spuiventilatie). De gevels worden voorzien van meer bladige isolerende beglazing zowel gekuid als wamte isolerend. Verder worden er zwevende dekvloeren toegepast welke extra geluidsisolerende werking hebben op de onderliggende woningen (contact geluid) Verder worden de appartementen voorzien van verwarming en koeling d.m.v. energiezuinige warmtepompen (laag temperatuur). De ventilatie van het appartement geschied middels een energie zuinig gebalanceerd ventilatie systeem met warmte terugwinning techniek. Warmwaterbereiding middels bovengenoemde warmtepomp

Algemeen kan worden opgemerkt dat de beoogde woningen worden gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zullen zijn. Hierbij is gebruik gemaakt van het Rotterdams Duurzaamheidskompas.

2.3.8 Hoogbouwvisie 2019

Vastgesteld door de gemeenteraad op 12 december 2019

In de Hoogbouwvisie 2019 is de hoogbouwzone aangegeven die loopt van het Centraal Station tot aan de Wilhelminapier. Pompenburg en de omgeving van de Rijnhaven horen er ook bij. Binnen de hoogbouwzone is hoogbouw mogelijk tot maximaal 250 meter hoog. Er zijn ook drie andere gebieden waar hoogbouw is toegestaan (tot maximaal 150 meter): Feyenoord City, Hart van Zuid en de Alexanderknoop.

Op 27 september 2021 heeft de raad tevens een afwegingskader bezonning vastgesteld. De uitgangspunten voor een nieuw Rotterdams afwegingskader voor bezonning heeft als leidraad de (lichte) TNO-richtlijn, is vergelijkbaar met beleid in andere steden en sluit aan op de Rotterdamse context. Er wordt primair uitgegaan van de 2 uur benedengrens voor bezonning zoals bij de lichte TNO-richtlijn, maar de toetsingsdata worden gelijkgetrokken met die van de Hoogbouwvisie 2019. In de Hoogbouwvisie (2019) is als maatgevende periode 21 maart t/m 21 september gehanteerd en dit afwegingskader sluit daarbij aan.

Hoogte

De benedenverdieping en daarmee de Rotterdamse laag van de hoogbouw is essentieel. De programmering van de Rotterdamse laag moet een bijdrage leveren aan de stedelijke dynamiek en de continuïteit van het stadsbeeld. Denk hierbij aan lobby's voor kantoren, entrees voor woningen, commerciële en maatschappelijke functies.

De hoogte van de Rotterdamse laag verschilt per plek in de stad. Door de Rotterdamse laag onderdeel te maken van het gebouw, is er een goede aansluiting op de aangrenzende gebouwen en stimuleert dit de continuïteit van wanden, straten en pleinen.

De omvang van de bovenbouw wordt door twee invalshoeken bepaald: een percentage voor de maximale oppervlakte van hoogbouw en een absolute maat, gebaseerd op het programma (wonen of kantoren). Naar boven toe zal de hoeveelheid oppervlakte afnemen. Door beperkingen op te leggen aan hoogbouw, gerelateerd aan de maximale omvang van de bouwkael, is er meer ruimte in de onderbouw om de utilitaire zaken een goede plek te geven in het gebouw. Hierdoor is er meer ruimte om de ambitie van de stad op ooghoogte goed vorm te geven.

Boven de Rotterdamse laag (onderbouw grofweg tussen 15 tot 25 meter) mag maximaal 50 procent van de totale onderbouw als toren bebouwd worden. Boven de Rotterdamse laag mag de diagonaal van de toren niet groter zijn dan 56 meter. Door een diagonaal te gebruiken, wordt gestimuleerd dat er daadwerkelijk torens worden gemaakt in plaats van andere gebouwvormen. Bij gebouwen tussen de 70 en 150 meter heeft de toren vanaf 70 meter een diagonaal van 42 meter. De diagonaal wordt berekend over de verst van elkaar afliggende hoeken. Balkons ingesloten door ten minste drie geveldelen worden meegerekend.

Wind

Om ervoor te zorgen dat het windklimaat binnen de grenzen blijft, zijn aan de voorkant van het ontwerpproces oriënterende windonderzoeken verplicht. Deze metingen worden op basis van volumestudies gedaan en geven een eerste beeld waar zich mogelijke knelpunten bevinden. Vorm, materiaal en hoogte kunnen op deze manier in een vroegtijdig stadium onderzocht worden en de uitkomsten kunnen worden meegenomen in het ontwerpproces.

De finale check gebeurt door middel van een windonderzoek op basis van het definitief ontwerp. Voor het windonderzoek moet de norm NEN-8100 worden gebruikt.

Zon

Bij het toevoegen van hoogbouw moet er in ieder geval duidelijk zijn in hoeverre het nieuwe volume extra schaduw in de stad geeft. Per plek kan de invloed van extra schaduw anders beoordeeld worden.

Om onderscheid te maken in de eisen die worden gesteld aan plekken in de stad en hoeveel

vermindering er mag optreden in zonuren, zijn twee typen ruimtes gedefinieerd. Op plekken die zijn aangewezen als zogenaamde sunspot, mag géén vermindering van zonuren optreden binnen de aangewezen tijden. Daarnaast zijn er representatieve ruimtes waar zon belangrijk is, maar waar wel enige vermindering in zonuren mag optreden.

Doorwerking plangebied

Het bouwplan wordt aangemerkt in de hoogbouwvisie als hoogbouw. Voorgenomen ontwikkeling voorziet in hoogteaccent op een markante zichtlocatie. De hoogte van de bebouwing is gezien de ligging van de locatie en bestaande hoogbouw in de omgeving legitiem. Het complex wordt ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur.

Wind

Om het windklimaat rondom het te realiseren wooncomplex inzichtelijk te maken is er een windhinderstudie uitgevoerd (zie bijlage 9). Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit deze studie.

Er zijn simulaties uitgevoerd voor 12 windrichtingen, waarbij resultaten met volledige vegetatie en met gereduceerde vegetatie, overeenkomend met respectievelijk een zomer- en een wintersituatie, zijn gebruikt voor het bepalen van het jaargemiddelde niveau van windhinder en windgevaar.

De resultaten laten zien dat:

- Het windklimaat in de geplande situatie als relatief 'windrijk' is te omschrijven. Het windklimaat is niet overal aangenaam om te wandelen, aangezien aanzienlijke delen van het voetgangersniveau zijn ingedeeld in windklasse E;
- De meeste overschrijding van de 5 m/s jaargemiddelde windsnelheid plaats vindt bij zuidwestenwind en (in mindere mate) bij noordoostenwind;
- In de geplande situatie er beperkt risico optreedt tot windgevaar.

Er zijn meerdere redenen voor het ongunstige windklimaat. Ten eerste, het gebouw is aanzienlijk hoger dan de omliggende gebouwen. Ten tweede, de projectlocatie is gelegen direct aan de Nieuw Maas dit zorgt voor een windrijk windklimaat aan de noordwesten zuidoostpunt van de beoogde nieuwbouw.

Om het windklimaat te verbeteren worden verschillende mitigerende maatregelen voorgesteld, die met de volgende punten kunnen worden samengevat:

- Toepassen van bouwkundige obstructies en afscherming;
- Toepassen van vegetatie;

Na het toepassen van deze maatregelen is er sprake van een goed windklimaat en goede ruimtelijke ordening.

Zon

Voor de beoordeling van bezonning van woningen gelden geen landelijke normen. Om een indruk te krijgen van de bezonningssituatie wordt in de praktijk voor een bestemmingsplanprocedure vaak gebruik gemaakt van de 'lichte TNO- norm'. Een gebouw voldoet aan deze norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is door Barcode Architects een bezonningsstudie uitgevoerd, zie bijlage 10. Daaruit volgt dat op 19 februari en 21 oktober sprake is van minimaal twee bezonningsuren. Daarnaast is op 21 januari en 22 november sprake van minstens drie bezonningsuren. Enkel in de late namiddag is er beperkte schaduwwerking op de woningen aan de Flying Dutchmanstraat. Deze woningen worden bovendien door het appartementencomplex 'Waterside II' beïnvloed. De bezonningsstudie laat zien dat ter plaatse van de gevels van de woningen aan de Flying Dutchmanstraat wordt voldaan aan de lichte en zware TNO-bezonningsnorm.

2.3.9 Beleidsnota Archeologie 2008-2011, Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), Erfgoedverordening Rotterdam

Vastgesteld op 17 juli 2008 door de Rotterdamse Gemeenteraad, vastgesteld op 31 januari 2006 en vastgesteld op 29 september 2009 door de Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, vastgesteld op 5 november 2009 door de Rotterdamse Gemeenteraad

In 1992 hebben de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen te Valletta (Malta) het Europese Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed ondertekend. Met het Verdrag van Malta is het streven vastgelegd naar onder meer:

- het behoud van het archeologisch bodemarchief ter plaatse (in situ);
- het documenteren van het archeologisch bodemarchief, indien behoud niet mogelijk blijkt;
- het vroegtijdig en volwaardig betrekken van de archeologie bij ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening;
- het verbreden van het draagvlak voor de archeologie;
- het toepassen van het beginsel 'de verstoorder betaalt'.

De afspraken van Malta zijn verwerkt in de Wet op de archeologische monumentenzorg, die op 1 september 2007 in werking is getreden. Het zwaartepunt van het archeologiebeleid is bij gemeenten komen te liggen. In een bestemmingsplan moet een gemeente aangeven welke archeologische waarden mogelijksterwijs aan de orde zijn.

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 het Rotterdamse archeologiebeleid is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. De gemeente Rotterdam bezit een vastgestelde Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), een vastgestelde Beleidsnota Archeologie 2008-2011 en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de eveneens vastgestelde Erfgoedverordening Rotterdam. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het aspect archeologie is nader beschouwd in paragraaf 3.2.

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plangebied

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Historie

Eeuwenlang kende het eiland IJsselmonde een kleinschalig agrarisch polderlandschap. De hevige overstromingen van de Sint Elizabethsvloed (1421) waren de aanleiding tot de aanleg van verschillende dijken, waardoor de natte delta in een landbouwgebied veranderde. Aan de landzijde lag de wereld van de boeren, die aan de voet van de dijk hun boerderijen bouwden met zicht op het achterliggende polderland. Aan de andere kant van de dijk was op de oever volop bedrijvigheid. Oud IJsselmonde vormde een belangrijk knooppunt aan de rivier in het regionale vervoersnetwerk: het was één van de drie plekken waar je in Rotterdam met de pont de oversteek van de rivier kon maken. Het kasteel, de kerk en het achterliggende bos toonden zich als een statig groen geheel aan de oever, bootpassagiers en kooplieden kwamen aan in het dorp, waar voorzieningen als cafés en herbergen volop klandizie hadden. Op de groene buitengorzen stonden de houten huizen en schuren van de zalmvissers.

IJsselmonde had van oudsher een intensieve relatie met de rivier. Vanaf het IJsselmondsehoofd vertrok het veer naar Kralingen. Dit was ook de plek van de jaarlijkse paardenmarkt. De zalmvisserij was de belangrijkste economische activiteit van IJsselmonde.

De omslag naar een industriële economie rond 1880 maakte van de buitengorzen industrieterreinen. Het profiel van de oever werd van zijn allure beroofd door de sloop van het kasteel en de kap van het kasteelbos. In 1903 werd de watertoren van Oud-IJsselmonde gebouwd, ongeveer op de plek waar zich nu het initiatief voor 'Waterside 3' bevindt.

Na 1950 voltrokken zich opnieuw grootschalige veranderingen, zoals de aanleg van de Van Brienenoordbrug. De brug zorgde enerzijds voor een verbeterde bereikbaarheid, maar anderzijds heeft die ook een hoop schade aangericht. Met de komst van de brug werden historische linten, zoals de Koninginneweg, Valkenoordsedijk en de Bovenstraat aangetast en doorsneden.

Ook werd al in 1976 de watertoren gesloopt en sneed de hoge nieuw aangelegde Deltadijk het dorp af van de rivier. Het verdwijnen van het veer naar Kralingen door de opening van de Van Brienenoordbrug in de jaren zestig en de aanleg van de hoge Deltadijk hebben het eraan bijgedragen dat Oud-IJsselmonde behoorlijk geïsoleerd in de stad is komen te liggen.

Context en karakter

De ontwikkeling aan de Oude IJsselmondsehoofd ligt in de wijk Waterside en grenst aan de reeds bestaande bebouwing van de wijk en op het havenhoofd. De realisatie van de woontoren op het havenhoofd zal aansluiten bij de al gesitueerde bebouwing aan de Flying Dutchmanstraat.

Het plangebied grenst aan het riverfront van het dorp Oud-IJsselmonde. Het riverfront kent verschillende sferen. Zo grenst het plan aan de insteekhaven. Deze wordt op dit moment gebruikt als aanmeerplaats voor schepen. Ook is er een opstapplaats voor de watertaxi. Het terrein dat grenst aan de zuidzijde de Oostdijk van de insteekhaven, wordt door Rijkswaterstaat gebruikt als opslaglocatie en als parkeerplaats.

Op het terrein is momenteel een woning aanwezig. Aan de noordzijde grenst de planlocatie aan de vaargeul van de Nieuwe Maas.

Ten westen van de planlocatie ligt de Van Brienenoordbrug die onderdeel is van de rijksweg A16. Dit is een van de belangrijkste verbindingswegen van Rotterdam en is onderdeel van de Ruit van Rotterdam. Ook grenst het plangebied aan de Oostdijk, die het waterfront scheidt van de historische dorpskern van Oud-IJsselmonde. In de dorpskern vind je nog echt de sfeer van het dorp van vroeger. Het is een unieke plek in Rotterdam met veel historisch waardevolle objecten. Er zijn twee punten waar je de Oostdijk over kunt: ter hoogte van de Bovenstraat, en een langzaamverkeersverbinding tussen de Starstraat en de

3.2 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 erfgoedverordening. 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.

Doorwerking plangebied

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.

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam wordt aan de locatie een redelijk hoge tot hoge archeologische verwachting toegekend. De archeologische waarden zijn te verwachten beneden 0 meter NAP. Conform deze kaart dient de noodzaak voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek te worden beoordeeld door de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam bij grondroerende werkzaamheden (inclusief heien) die dieper reiken dan 0 meter NAP en die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter.

In het vigerend bestemmingsplan 'Oud IJsselmonde' is ter bescherming van de archeologische waarden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' opgenomen. Dat betekent dat ontwikkelingen die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m² en tevens dieper reiken dan 0 meter NAP onderzoeksplichtig zijn.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ter bescherming en veiligstelling van de eventuele archeologische waarden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' overgenomen in dit bestemmingsplan.

3.3 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

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).

Doorwerking plangebied

In het kader van het bestemmingsplan 'Oud IJsselmonde' is in 2017 een Cultuurhistorische verkenning opgesteld. Deze verkenning geeft een gedetailleerd beeld van de ontwikkeling van Oud-IJsselmonde 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.

Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het voornemen. In navolgende paragraaf wordt ingegaan op de opzet van het plan en het bijhorende programma. In paragraaf 4.3 worden (toekomstige) ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied beschreven.

4.2 Opzet van het plan

4.2.1 Algemeen

In de nieuwe planopzet is gekozen voor een flexibel plan waarin de verschillende voorzieningen en (bouw)mogelijkheden voor de gewenste ontwikkeling juridisch is geborgd. Het bestemmingsplan sluit aan bij de gemeentelijke systematiek, waarbij het vigerende bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde' als uitgangspunt is genomen. Er is daarom gekozen voor één woonbestemming binnen het gehele plangebied. Op grond van de bestemming is voorzien in ruimte voor in ieder geval aantal wezenlijke onderdelen van deze planontwikkeling:

- woningen;
- sportvoorzieningen voor bewoners;
- horeca;
- bedrijfsruimtes/ kantoren;
- (ontsluitings)wegen met bijbehorende (ondergrondse) parkeervoorzieningen;
- openbaar groen.

4.2.2 Verkeer en parkeren

Verkeer

Een toename of wijziging van functies zorgt voor een verandering in de verkeersgeneratie. Met behulp van de CROW-publicatie 381 kan de verkeersgeneratie van een bepaalde functie worden berekend. Een eventuele toename mag niet voor negatieve effecten zorgen met betrekking tot de verkeersdrukte en -veiligheid.

Met gebruik van de CROW verkeersgeneratie tool (Berekening CROW-tool, uitgaande van omgevingstype 'sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom' en woningtype 'koop, appartement, midden') is berekend dat de 176 gewenste appartementen in totaal 915 personenwagenbewegingen per gemiddelde weekdag genereren en dat 300 m2 kantoorruimtes in totaal 14 personenwagenbewegingen per gemiddelde weekdag genereren.

In het beoogde plan zal een horecavoorziening worden gerealiseerd van maximaal 150 m2 bvo. Per 100 m2 bvo restaurant geldt een parkeernorm van 12 (Beleidsregeling Parkeernorm auto en fiets gemeente Rotterdam 2022). In totaal heeft het restaurant een parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen. Elke parkeerplaats die bezet wordt betekent 2 verkeersbewegingen, één keer tijdens arriveren en één tijdens vertrek. Dit betekent dat het restaurant per keer dat het restaurant vol zit een verkeer aantrekkende werking heeft van 26 mv/ etmaal. Er wordt vanuit gegaan dat het restaurant 3x per dag vol zal zitten, tijdens het ontbijt, de lunch en tijdens het diner. Per dag zal het restaurant daarom ca. 78 mv/etmaal genereren.

De beoogde gym zal enkel toegankelijk zijn voor de bewoners van het gebouw, waardoor deze functie geen eigen verkeersaantrekkende werking heeft.

In totaal heeft het beoogde voornemen een verkeersaantrekkende werking van ca. 1.007 personenwagenbewegingen per gemiddelde weekdag.

	Verkeersgeneratie (gemiddelde weekdag)
Toekomstige situatie 176 appartementen (midden tot duur)	915 mvt/etmaal
Horeca 150 m ² bvo	78 mvt/etmaal
Kantoor/ bedrijfsruimte	14 mvt/ etmaal
Totaal	1.007 mvt/etmaal
Tabel 4.1: Effect van beoogde ontwikkeling op de verkeersgeneratie	

Parkeren

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Om deze reden is een parapluherziening parkeernormen vastgesteld met daarin een dynamische verwijzing naar het op 1 februari 2018 over parkeren vastgestelde beleid. Het betreft de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022" (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Om aan dit beleid te kunnen toetsen is er in het bestemmingsplan in artikel 8.1 van de Regels een bepaling opgenomen waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen op basis van het geldende beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Rotterdam. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde "dynamische verwijzing". Dat wil zeggen dat er alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto's conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. In de bepaling wordt niet expliciet verwezen naar de hiervoor genoemde beleidsregeling. Dat is een bewuste keuze. Op het moment van tot stand komen van dit bestemmingsplan is de beleidsregeling het geldende beleid waaraan getoetst moet worden. Dit beleid kan in de toekomst echter wijzigen. Om ook aan een eventuele wijziging van het beleid van de gemeente Rotterdam te toetsen, zonder dat het bestemmingsplan daarvoor aangepast moet worden, is de beleidsregeling niet expliciet genoemd of bijgevoegd. Met de bepaling is bedoeld dat er bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto's en fietsen op basis van parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam dat geldt op het moment van verlenen van de omgevingsvergunning.

Beleidsregeling

De beleidsregeling geeft parkeernormen voor zowel auto's als fietsen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc.

Van de parkeereis kan worden afgeweken; zowel van de eis zelf (geheel of gedeeltelijk) als van de voorwaarde dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Ook kan van de parkeereis geheel of gedeeltelijke vrijstelling worden verleend. Dit heeft tot gevolg dat er in beginsel geen parkeervergunning op straat wordt afgegeven. In de beleidsregeling is uitgebreid omschreven onder welke voorwaarden van de parkeereis kan worden afgeweken of vrijstelling kan worden verleend.

De huidige parkeernorm

De planlocatie ligt volgens de beleidsregeling in het overig gebied (zone C). In tabel 4.2 is de parkeerbalans opgenomen voor de woningen en het plintprogramma in onderhavig project. Wanneer er geen rekening gehouden wordt met dubbelgebruik, dienen er voor onderhavig plan in totaal 166,4 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Echter wanneer er rekening gehouden wordt met

dubbelgebruik, zijn er in totaal 145 parkeerplaatsen benodigd (zie tabel 4.3). Voor het dubbelgebruik is voor het beoogde programma de avond op een werkdag maatgevend.

De parkeerbehoefte wordt middels de parkeergarage 145 parkeerplaatsen opgelost. Ook zullen er in de parkeerkelder voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden.

Woningen	40-65m2	65-85m2	85-120m2	120m2 +	aantal parkeerplaatsen
Aantal	86	88	2	0	
Bewoners	0,6	1	1,4	1,8	
Subtotaal totaal bewoners	51,6	88	2,8	0	142,4
Totaal aantal pp wonen					142,4

Overige functies uitgaande van 100% bezetting (geen dubbelgebruik)					aantal parkeerplaatsen
Horeca 150m2 restaurant					18
Kantoor					3
Sportschool					8
Totaal aantal pp overig					29

Bezetting totaal (geen dubbelgebruik)			bezettingspercentage 100%	aantal benodigde parkeerplaatsen
Bewoners	142,4	x	100%	142,4
Restaurant 150m2	18	x	100%	18
Kantoor 300m2	6	x	100%	6
		x	100%	0
Totaal parkeerplaatsen op basis van 100% bezetting				166,4

Tabel 4.2: Parkeerbalans (zonder dubbelgebruik)

Bezetting totaal, werkdag avond			bezettingspercentage werkdag avond	aantal benodigde parkeerplaatsen
Bewoners	142,4	x	90%	128,16
Restaurant 150m2	18	x	90%	16,2
Kantoor 300m2	6	x	5%	0,3
Totaal parkeerplaatsen				144,66

Tabel 4.3: Bezetting, rekening houdend met dubbelgebruik tijdens piekmoment op een avond op een werkdag

4.3 Ontwikkelingen

4.3.1 Projectbeschrijving

De initiatiefnemers van onderhavig plan zijn voornemens 176 appartementen aan de oever van de Maas, langs de Oostdijk en de Oude IJsselmondsehoofd in Rotterdam te realiseren, onder de naam 'Waterside-III'. Het initiatief zal het iconische gebouw zijn, dat gerealiseerd moet worden op het IJsselmondsehoofd, ten westen van de ontwikkeling 'Waterside- Oost'. Het beoogde programma bestaat uit 176 appartementen welke zich bevinden in het midden- en hogere huursegment. In totaal bestaat het woongedeelte uit circa 11.627 m² gbo. Daarnaast wordt onder het woongedeelte een parkeergarage beoogd met in totaal 145 parkeerplaatsen. Aanvullend worden er 564 fietsparkeerplaatsen in de parkeergarage gerealiseerd.

Om op de begane grond levendigheid te creëren, zal er een horecagelegenheid worden gevestigd met een bvo van 150 m². Verder zal er ruimte gecreëerd worden voor kantoren/ bedrijfsruimten (300 m² bvo) en zal er voor bewoners een sportgelegenheid gerealiseerd worden.



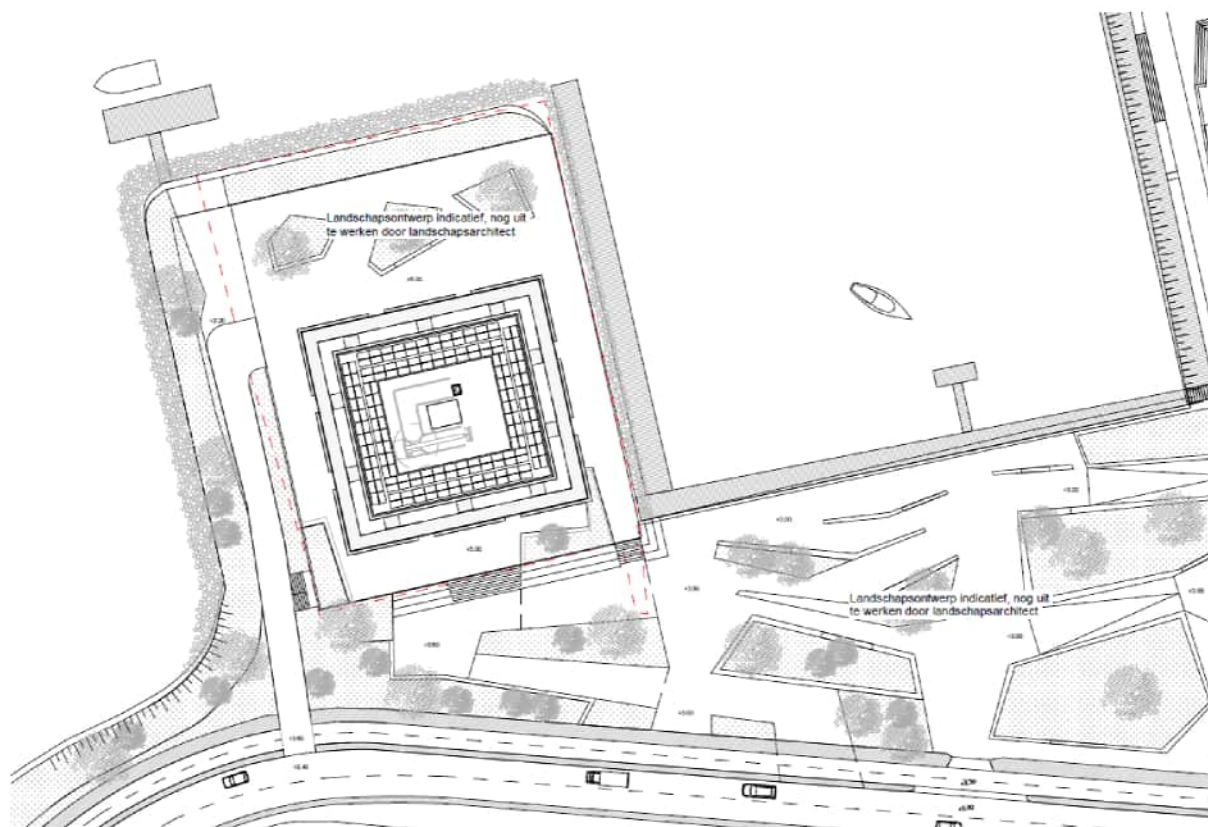
Figuur 4.1: Impressie van de te realiseren wooncomplex, gezien vanaf de Nieuwe Maas

4.3.2 Openbare ruimte

Het water rond Oud-IJsselmonde is na het Getijdenpark Eiland van Brieneoord de volgende schakel in het landschappelijke raamwerk van de stedelijke rivier. Het IJsselmondsehoofd, waar het plangebied gelegen is, verknoopt het buitendijkse gebied met het dijkfront. Op deze plek wordt het contact tussen het binnendijkse landschap en de rivier beter zichtbaar en ervaarbaar gemaakt.

In de openbare ruimte wordt ingezet op diverse vormen van het beleven van de rivier. Het landschap vormt de verbindende factor tussen onderhavig project en de ontwikkeling 'Waterside-Oost' op de Flyingdutchmanstraat. Het krijgt vorm als een stedelijk park aan het water.

Een wandelroute op de kade is de verbindende schakel tussen beide projecten. De wandelroute is een voortzetting van de route op de kade in de bestaande wijk Waterside 1 en eindigt op de kop van het IJsselmondse hoofd. De wandelroute gaat over het huidige terrein van Rijkswaterstaat dat daarmee een belangrijke schakel vormt in het geheel als toekomstig stedelijk park (zie figuur 4.2).



Figuur 4.2: Indicatie inrichting openbaar gebied

4.4 Juridische planbeschrijving

4.4.1 Wonen

De ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuw appartementencomplex. Voor het gehele terrein is gekozen voor één woonbestemming, waarbinnen de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor woningen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals (in pandige) bergingen en garageboxen, aanbouwen, bijgebouwen, alsmede (binnen)tuinen, groen, water en ontsluitingswegen en -paden en hellingbanen.

De parkeergarage zal halfverdiept worden aangelegd. Voor de ontwikkeling is het peil vastgelegd op het NAP. De parkeergarage zal een bouwhoogte hebben van 4 m + NAP. Op de verbeelding is daarom als maatvoering aangehouden van 4 meter voor de parkeergarage. Voor het gebied waar de woontoren wordt gerealiseerd, alsmede het resterende terrein van het parkeerdek, wordt als peil gehanteerd de bovenkant van het afgewerkte parkeerdek; 4m + NAP. Voor de woontoren geldt vanaf het parkeerdek een bouwhoogte van 70 meter. Het hoofdgebouw dient binnen het bouwvlak te worden gerealiseerd. Er mogen in totaal maximaal 176 woningen worden gerealiseerd. Op de begane grond van het appartementencomplex zijn voorzieningen beoogd in de vorm van horeca en kantoren/bedrijfsruimte. Deze zijn middels de functieaanduiding 'gemengd' geborgd, met dien verstande dat deze functies niet groter mogen zijn dan de aangegeven maximum bvo. Verder zal ook op de begane grond ondergeschikte diensten ten behoeve van de bewoners worden gerealiseerd zoals een gym. Deze voorzieningen zijn uitsluitend ten behoeve van de bewoners.

Voor de waarborging van een goed woon- en leefklimaat is in de regels geborgd dat woningen krachtens het vastgestelde Stap-besluit (in het kader van de Stad- en milieubenadering) zullen voldoen aan de maatregelen van het stap 3-besluit. Zie voor een toelichting op de stad- en milieubenadering paragraaf 6.2 van onderhavige toelichting.

4.4.2 Dubbelbestemmingen

Waarde - Archeologie 4 en 6

Conform het vigerende plan is de archeologische dubbelbestemming opgenomen. Dit betekent dat voor werkzaamheden die dieper reiken dan 0 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd, tenzij de werkzaamheden zijn genoemd in één van de uitsluitingscategoriën.

Waterstaat - Waterkering

Ter plaatse van de Oostdijk is een primaire waterkering aanwezig. De zuidzijde van het perceel ligt aan de buitendijkse zijde binnen de beschermingszone van de waterkering. Op grond hiervan is de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' opgenomen.

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterkering', niet binnen bedoelde zone worden gebouwd. Van deze regel kan middels een omgevingsvergunning worden afgeweken, mits het belang van de waterkering hierdoor niet wordt geschaad en schriftelijk advies van de dijkbeheerder dient te worden gevraagd.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Beleidskader

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Het waterbeleid in Nederland wordt van Europees niveau vertaald via rijks-, provinciaal en waterschaps-beleid, naar gemeentelijk beleid om samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Dit resulteert in de verplichting een watertoets uit (te) laten voeren. De voorschriften zijn vastgelegd in onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water (22 december 2004) en zijn verder geïmplementeerd in het Rijksbeleid om te komen door samenwerking met de verschillende bevoegdheden te komen tot een duurzaam watersysteem.

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het Waterplan Zuid-Holland 2016-2021. De wijzigingen zijn voornamelijk van toepassing op de regionale waterkeringen. Voor het grotere oppervlaktewater zijn er in Nederland diverse waterschappen actief die zich richten op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen.

Waterschap Hollandse Delta is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Het Waterbeheerprogramma van Waterschap Hollandse Delta bestaat voor de periode 2016-2021 uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel begint na de inleiding met een korte beschrijving van het beheersgebied van Hollandse Delta en bevat de doelen die het waterschap wil bereiken. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren en gaat op hoofdlijnen in op de financiële consequenties daarvan. Het waterschap heeft een visie die afgestemd wordt met de gemeenten die het voortouw nemen bij het nemen van maatregelen. Wijzigingen in het watersysteem en toename aan verharding dienen gecompenseerd te worden rekening houdend met de klimaatverandering op langere termijn.

De Keur en Legger omvatten regels om het bestaande oppervlaktewater te beschermen en beheren. In de legger is de (bescherming) van het oppervlaktewater opgenomen. De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit sloten en andere watergangen. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in en om waterlopen of dijken, heeft met de Keur te maken. Bij het voldoen aan de Algemene Beleidsregels volstaat een melding, in andere gevallen kan een vergunning benodigd zijn.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder ver- en nieuwbouwplannen, hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt bij het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerder.

De gemeente Rotterdam heeft een gemeentelijk rioleringsplan 2016-2020 opgesteld. Hierin beschrijft de gemeente hoe zij invulling geven aan haar zorgplicht voor afval-, hemel-, en grondwater. Water en Rotterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Water speelt een cruciale rol bij de ontwikkeling van de stad. Maar het stedelijk watersysteem staat onder druk en de grenzen zijn inmiddels bereikt. Door klimaatverandering, bodemdaling en verstedelijking is het water- en rioleringsbeheer een lastige opgave. De gemeente en de 3 waterschappen zoeken in de 'wateropgave' samen naar de beste oplossingen om wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Hiervoor is een herijkt Waterplan2 opgesteld om Rotterdam 'waterproof' te maken, met als belangrijkste doelstelling: in 2025 is Rotterdam 100% klimaatbestendig.

Inrichtingen van waterhuishoudingen voor nieuw(her/ver)bouwplannen worden door het bevoegd gezag getoetst. Middels de online watertoets wordt een eerste uitgangspuntennotitie verkregen. Het

plangebied is geregistreerd onder dossiercode 20210608-39-26747 . Deze is opgenomen in de bijlagen.

Deze uitgangspuntennotitie bevat de waterhuishoudkundige streefbeelden, strategieën en randvoorwaarden van waterschap Hollandse Delta en dient als hulpmiddel voor de eerste aanzet van een waterparagraaf. De relevante randvoorwaarden voor het plan Waterside-Oost III, Rotterdam zijn gerangschikt onder acht streefbeelden ingedeeld op basis van de drie waterthema's Veiligheid, Voldoende Water en Schoon Water en het thema wegen. Van streefbeeld naar randvoorwaarden is de strategie opgenomen, die erop gericht is het streefbeeld te verwezenlijken (indien relevant voor het planvoornemen).

Deze thema's dienen als een goed uitgangspunt om het komen tot een robuuste, duurzame herontwikkeling. Door middel van deze rapportage wordt het planvoornemen hydrologisch beschreven, waarna toetsing plaatsvindt door het bevoegd gezag (de formele watertoets door waterschap Hollandse Delta en gemeente Rotterdam).

5.2 Huidige watersysteem

5.2.1 Oppervlaktewater

Rondom het plangebied is het water van de Nieuwe Maas aanwezig. Rijkswaterstaat ziet als beheerder toe op de waterkwaliteit van de Nieuwe Maas. Het is daarom van belang dat er bij ontwikkelingen ten behoeve van de waterkwaliteit inzichtelijk wordt gemaakt welk type verontreiniging er vanaf het plangebied tot afstroming komen naar de rivier en welke maatregelen nodig zijn om negatieve effecten te voorkomen.

Een inlaat- en uitwateringsgeul, hoofdwatgang en boezemwater dienen voorzien te zijn van een obstakelvrije werkstrook (maakt onderdeel uit van de beschermingszone) van minimaal 5 meter breed. Voor de regio IJsselmonde geldt voor de hoofdwatgang en boezemwater respectievelijk minimaal 3,5 en 3 meter.

Er vinden daarnaast geen projecten plaats in het kader van de Waterrichtlijn.

5.2.2 Grondwater

Om grondwateroverlast te voorkomen, wordt gestreefd naar een minimale ontwateringsdiepte van 0,8 m-mv. voor bebouwing (onderzijde vloerpeil) en 0,5 meter ter plaatse van de tuinen. Van de onderzoekslocatie is diverse informatie geraadpleegd bij het Dinoloket, eerdere (bodem)onderzoeken en de gemeente Rotterdam.

De grondwaterstand varieert per locatie en in tijd door verschillen in bodemopbouw, neerslag, seizoen-verschillen, nabijheid van open water of grondwater gerelateerde activiteiten, aanwezigheid van bemalingen e.d.. De gemeente Rotterdam heeft een netwerk van circa 2.000 peilbuizen gerealiseerd om inzicht te hebben in eventuele grondwateroverlast en de optredende (on)diepe grondwaterpeilen. Op basis van nabij gelegen meetpunten wordt de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) ingeschat op circa 1,4 m +NAP en de gemiddelde grondwaterstand op circa 0,9 m +NAP.

Volgens de gegevens uit het DINoloket is er een dikke ophooglaag aanwezig binnen het plangebied. Deze laag is circa 2,3 meter dik en bestaat hoofdzakelijk uit grof zand met mogelijke bijmenging van puin en grind. Onder de ophooglaag is de Formatie van Echteld aanwezig. Deze formatie is gevormd door fluviatiele afzettingen (kom-, oever- en geulafzettingen) en bestaat daardoor hoofdzakelijk uit een kleine lithofractie. Over het algemeen zal de ondergrond slecht doorlatend zijn. De bodemopbouw van de onderzoekslocatie wordt schematisch weergegeven in onderstaande tabel.

Diepte [m-mv.]	Lithostratigrafie	Lithologie
0-2,3	Antropogene afzettingen	Zand, zeer fijn tot zeer grof; klei, siltig tot zandig, humeus; huisafval; puin
2,3-12,3	Formatie van Echteld (gedeelte boven NIHO)	Klei, lokaal zandig, lokaal humeus; zand, zeer fijn tot uiterst grof, kleilig tot grindig
12,3-13,1	Formatie van Nieuwkoop	Veen, lokaal kleilig
13,1-16,4	Formatie van Echteld	Klei, lokaal zandig, lokaal humeus; zand, zeer fijn tot uiterst grof, kleilig tot grindig
16,4-25,0	Formatie van Kreftenheye	Zand, matig fijn tot uiterst grof, lokaal grindig; grind, zandig; klei, siltig tot zandig, lokaal humeus

Binnen of vlakbij het onderzoeksgebied zijn geen grondwateronttrekkingen bekend. De onderzoekslocatie ligt niet in een (grond)waterbeschermingsgebied. De milieuhygiënische conditie van het grondwater vormt, zover ons bekend, geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen plan. Bij eventuele bemaling en lozing ten behoeve de nieuwbouw wordt aangeraden de kwaliteit van het onttrokken water vast te stellen/te monitoren. Door het planvoornemen is geen toekomstige (grond)waterverontreiniging te verwachten.

5.2.3 Waterkering

In de Nota Ruimte (2005) is, anticiperend op toekomstige ontwikkelingen, een beperking voor bebouwing rond waterkeringen aangekondigd, die moet worden geconcretiseerd in vrijwaringzones. De Nota geeft een richtlijn voor de omvang van deze zones, en een proces voor de uitwerking ervan. Hollandse Delta heeft in de Beleidsnota Waterkeringen deze richtlijn ingewuld.

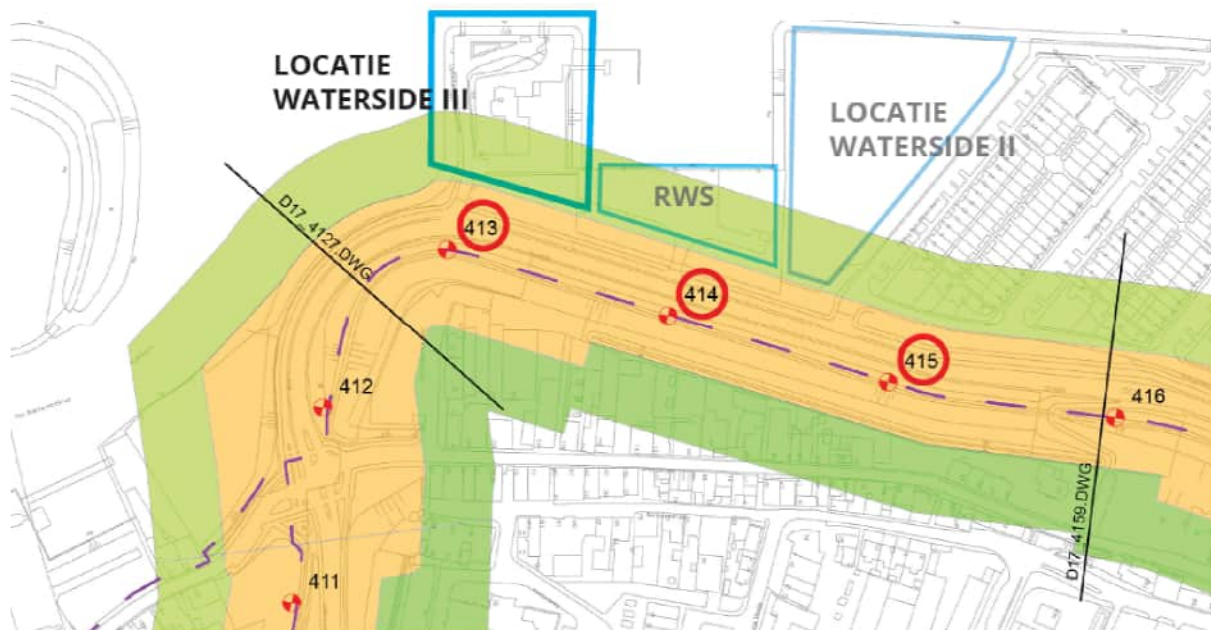
Deze vrijwaringszone of het profiel van vrije ruimte is vastgelegd in de legger, structuurvisies en bestemmingsplannen. Om veiligheid te bieden, stelt het waterschap onder meer beperkingen aan het realiseren van werken en het verrichten van werkzaamheden op en nabij de waterkeringen. Deze beschermingszones heeft het waterschap in de Keur opgenomen. De zones met een (bouw)beperking zijn de kern- en beschermingszones langs waterkeringen. Zonder vergunning van het waterschap is het verboden gebruik te maken van een waterstaatswerk en beschermingszone anders dan in overeenstemming met de functie. Op dit verbod kan het waterschap ontheffing (vergunning) verlenen. De belangrijkste voorwaarde is dat het waterkeringsbelang en het beheer en onderhoud niet in het geding komen.

Ter plaatse van de Oostdijk is een primaire waterkering aanwezig (IJsselmonde, kaartblad 43, zie afbeelding 5.1). Het plangebied ligt deels aan de buitendijkse zijde binnen de beschermingszone van de waterkering. Om het plangebied te kunnen ontwikkelen, is derhalve een vergunning noodzakelijk.

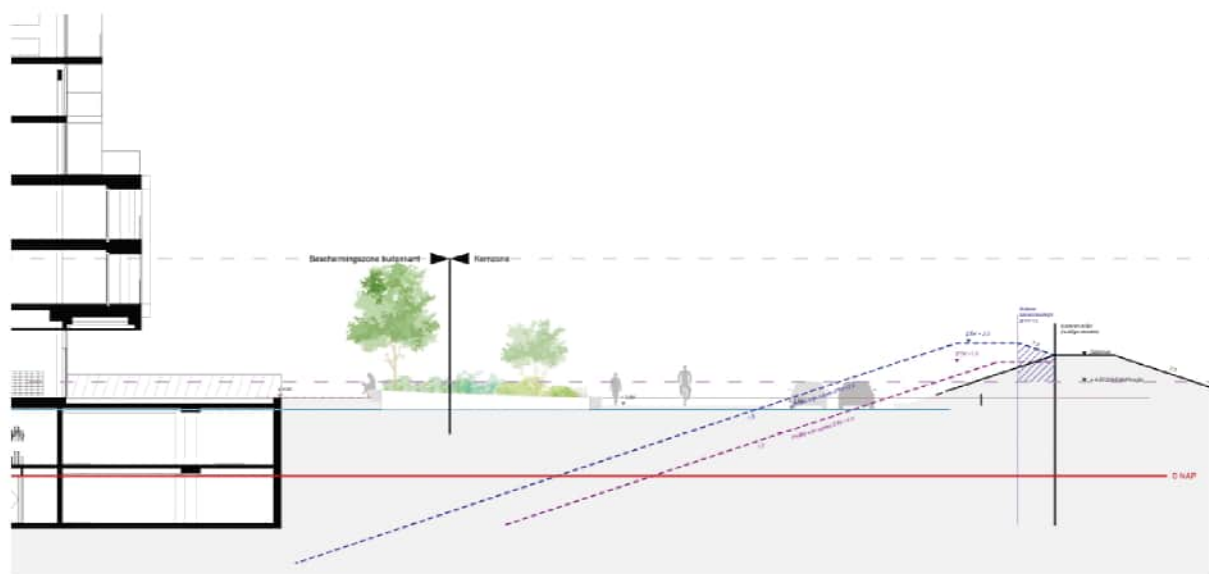
Gezien de ondergrondse parkeergarage en de afstand tot het dijklichaam is getoetst of wordt voldaan aan de geldende beleidsregels voor bouwwerken in en nabij waterkeringen (zie bijlagen). Hieruit blijkt dat de nieuwbouw geen belemmering vormt voor de betreffende waterkering, zie ook dwarsprofiel op figuur 5.2.

Door de buitendijkse ligging van het plangebied wordt hoog water niet tegengehouden door een waterkering. De kans dat een buitendijks gelegen locatie last krijgt van hoog water, wordt bepaald door de terugkeertijden van hoge waterstanden in de Nieuwe Maas tegenover de maaiveldhoogte van het plangebied. Door de doorgaans relatief hoge ligging van het buitendijks gebied is de kans op grote waterdieptes relatief klein. De kans op slachtoffers in het buitendijks gebied is dan ook gering. Bovendien gaat het overstromen van buitendijks gebied in het algemeen langzaam en is het goed voorspelbaar. De kans op verdrinking is daardoor klein. Door de gemeente Rotterdam zijn uitgiftepeilen voor het buitendijks gebied opgesteld.

Voor het planvoornemen geldt een uitgiftepeil van +3,60 m NAP voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 3,90 m voor kwetsbare functies. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de eventuele dijkversterkingen die voortvloeien uit de deltabeslissingen. Het Maatgevend hoogwaterpeil (M.H.W.) ligt ter plaatse vooralsnog op +3,40 m NAP. Door hiermee rekening te houden is geen wateroverlast te verwachten binnen het perceel. Dit is zo reeds opgenomen in het planontwerp.



Figuur 5.1: Uitsnede primaire waterkering met aanduiding plangebied



Figuur 5.2: Dwarsprofiel dijklichaam en planvoornemen

5.2.4 Riolering

In het rioleringsplan van de gemeente Rotterdam is aangegeven dat het uitgangspunt is dat het hemelwater bij nieuwbouw 100% gescheiden gehouden wordt. Het gemeentelijke beleid is erop gericht om zoveel mogelijk panden af te koppelen van het gemeentelijke stelsel, zodat er een robuust stedelijk systeem ontstaat. Bij nieuwbouw dient minimaal op eigen perceel een gescheiden stelsel aangelegd te worden, waarbij het vuile afvalwater 100% gescheiden blijft van het 'schone' hemelwater.

De bestaande bebouwing is aangesloten op een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Onder de Oostdijk is een PVC 315 mm rioolbuis aanwezig welke zuidwestelijk van het plangebied overgaat in een PVC 400 mm rioolbuis. Het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater, met een uitlaat bij de haven,

circa 500 meter ten oosten van het plangebied.

5.2.5 Hemelwater

Binnen het plangebied is een woonhuis, deels verharde tuin en verharde weg/oprit aanwezig. Hierdoor is het grootste gedeelte van het plangebied verhard welke afstroomt naar het water en/of verbeterd gescheiden stelsel. Bij de nieuwbouw wordt tevens een gescheiden stelsel aangelegd.

Het separaat houden van neerslag levert een positieve hydrologische bijdrage, mits de juiste milieuhygiënische maatregelen worden getroffen (zie hiervoor de bijlage). Bij nieuwe ontwikkelingen dient hemelwater, afkomstig van 'schoon' afvoerend oppervlak, waar mogelijk, ter plaatse verwerkt te worden.

Voor buitendijkse ontwikkelingen is er geen verplichting om verharding te compenseren. Aanvullende duurzame maatregelen die toepasbaar zijn, zijn hergebruik voor koeling of besproeiing, daktuinen, berging in de openbare ruimte of vertraging van de afvoer door toepassing van waterpasserende bestrating. Bij toepassing dient zorg gedragen te worden voor afdoende noodoverlaten en een goede maaiveldprofilering richting het oppervlaktewater.

In het planvoornemen zijn waterbergingen in de groenvoorzieningen opgenomen, waardoor het hemelwater langer kan worden vast gehouden. Het bergend vermogen van deze voorzieningen is in het huidige ontwerpplan nog niet beschikbaar. Daarnaast wil men de slagregen opvangen in kleine groenvoorzieningen tussen de woonlagen, waardoor veel kleine ruimtes gebruikt worden voor een uiteindelijk groot oppervlak aan hemelwaterbergingen. Dit draagt bij aan een robuust watersysteem en zal tevens de hittestress verminderen.

Hoofdstuk 6 Milieu

6.1 Inleiding

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen. Dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefkwaliteit bepalen naast bijvoorbeeld voorzieningen, bereikbaarheid, kwaliteit van de publieke ruimte en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen en de leefkwaliteit te verbeteren. In het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging worden gemaakt van de wijze waarop milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen ten opzichte van elkaar moeten worden gesitueerd. De essentie en het gewicht van milieuonderwerpen is afhankelijk van het gebied, de opgave en eventuele wettelijke eisen. De gemeente Rotterdam is verplicht om bij de voorbereiding van het bestemmingsplan te onderzoeken welke (milieu)waarden bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Voor de meeste milieuthema's is er landelijk milieuwetgeving aanwezig. Een voorbeeld hiervan is de Wet geluidhinder. Daarnaast is er voor sommige milieuthema's Rotterdams beleid aanwezig. De voor dit plan relevante thema's worden hieronder verder uitgewerkt.

6.2 Stad- en milieubenadering

De Interimwet stad-en-milieubenadering richt zich op het realiseren van een optimale leefkwaliteit en een effectief ruimtegebruik in de stad. De wet is ontwikkeld om bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat erg gewenst is, maar waar dit vanwege de milieunormen niet mogelijk lijkt. Door toepassing van de stad-en-milieubenadering is het mogelijk om van de wettelijke milieunormen af te wijken. De gemeente Rotterdam heeft ten behoeve van het bestemmingsplan "Oud IJsselmonde" destijds voor een stap 3-besluit gekozen. Dit in verband met de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die ten westen van de wijk is gelegen. Voor onderhavig initiatief is door Buro Bouwfysica een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie hiervoor ook paragraaf 6.5 van onderhavige toelichting.

Op basis van het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de rijksweg A16 over een gedeelte van het plangebied de maximale grenswaarde (53 dB) overschrijdt. Voor de overschrijdingen van de maximale grenswaarde van de rijksweg A16 is een procedure hogere grenswaarde niet mogelijk. Om die reden is gekeken naar de stad-en-milieubenadering. Essentieel is dat milieuaspecten vanaf het begin worden meegenomen in ruimtelijke plannen en daarmee een integraal onderdeel vormen van het plan. Voor de integrale planvorming (inclusief milieuaspecten) is de stad en milieubenadering ontwikkeld, die in drie stappen verloopt en waarin vanaf het begin alle betrokkenen participeren.

Stap 1: het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming op lokaal niveau integreren van milieubelangen, in combinatie met het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen.

Voor onderhavige locatie is gekeken naar de effecten van het toepassen van bronmaatregelen bestaande uit het toepassen van geluidreducerend asfalt of snelheidsverlaging. Een snelheidsverlaging is niet wenselijk, welke ook niet zal leiden tot een verlaging van de overschrijding van de maximale ontheffingswaarden. Het toepassen van geluidreducerend asfalt is vanuit financieel oogpunt niet gewenst en daarnaast zal het toepassen van een geluidarm asfalt er niet toe leiden dat de voorkeursgrenswaarde wordt bereikt.

Stap 2: het maximaal benutten van de ruimte die de bestaande wetgeving reeds biedt: maatwerk.

Er is daarnaast gekeken naar maatregelen die binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder worden geboden zoals maatregelen bij de ontvanger of overdrachtsgebied. Het toepassen van

(geluids)schermen tussen de bron en plangebied is slechts effectief wanneer deze zeer hoog zijn. Inpassing van dergelijke schermen stuit op financiële, stedenbouwkundige en veiligheidstechnische bezwaren. Het nemen van maatregelen bij de ontvanger zal ertoe leiden dat de beoogde ontwikkeling alleen mogelijk is indien 'dove gevels' worden toegepast op gevels waar de maximale ontheffingswaarde van de A16 worden overschreden. De toepassing van dove gevels voor nieuwbouwplannen stuit op bezwaren vanwege de afbreuk die het doet aan de leefomgevingskwaliteit. Om die reden dient een stap-3 besluit te worden genomen.

Stap 3: het afwijken van wettelijke milieunormen voor bodem, geluid, lucht, stank en ammoniak.

De Interimwet stad-en-milieubenadering biedt de mogelijkheid om af te wijken van de wettelijke milieunormen met betrekking tot geluid, zie artikel 2 sub a Interimwet stad-en-milieubenadering. Het bevoegd gezag (gemeenteraad) mag enkel een stap-3 besluit nemen als hij tot het oordeel is gekomen dat het rekening houden met milieukwaliteit in de ruimtelijke planvorming, het nemen van brongerelateerde maatregelen en het optimaal benutten van wettelijke voorschriften niet toereikend zijn om zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken.

Zoals hierboven is beschreven bij stap 1 en 2 zijn maatregelen ter reductie van de geluidbelasting niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige-, verkeerskundige-, vervoerskundige-, landschappelijke-, of financiële aard. Daarom is ervoor gekozen om tegelijk met de procedure van het bestemmingsplan een stap 3-besluit te nemen om af te wijken van de wettelijke geluidsnorm van 53 dB die geldt voor de geluidbelasting vanaf buitenstedelijke wegen op nieuwe geluidsgevoelige objecten.

Een cruciaal onderdeel van de stad-en-milieubenadering zijn de compenserende maatregelen. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de totale leefomgevingskwaliteit van het gebied een positieve impuls krijgt en de gezondheidssituatie wordt gewaarborgd. Alleen dan is afwijken van de milieunorm onder stap 3 van de stad-en-milieubenadering mogelijk.

In verband met de verhoogde geluidbelasting ten gevolge van de A16 wordt in het kader van het Stap-3 besluit voorzien. De volgende compenserende maatregelen worden in het ontwerp opgenomen:

- Karakteristiek binnenniveau 30 dB;
- Contactgeluidisolatie tussen woningen van 5 tot 10 dB boven de Bouwbesluiteisen;
- Een afsluitbare en geluidluwe buitenruimte per woning met buitenluchtcondities;
- Een tweede, niet afsluitbare buitenruimte per woning;
- Positionering van tenminste 1 verblijfsruimte per woning aan de afsluitbare buitenruimte;
- Gebalanceerde ventilatie en koeling.

In de bijlage is het stap 3-besluit toegevoegd. Voor een volledige beschrijving van de bovengenoemde stappen en verantwoording wordt verwezen naar de bijlagen.

Advies GGD

Alvorens een stap 3-besluit te nemen is de gemeente verplicht advies te vragen aan de GGD over de te verwachten gezondheidseffecten. Dit volgt uit de artikelen 6 en 11 lid 2 van de Interimwet. De GGD heeft met name voor het thema geluid een advies voor de beoogde ontwikkeling gegeven. Dit advies is als bijlage toegevoegd aan onderhavige toelichting. De GGD geeft in haar advies aan dat de locatie op grond van geluidkwaliteit voor woningbouw niet gewenst is. Indien ervoor wordt gekozen om ter plaatse woningen te realiseren dan adviseert de GGD dat de woningen een buitengevel hebben aan de meest geluidluwe zijde en dat toekomstige bewoners te informeren over de verwachte geluidniveau's.

Naar aanleiding van het advies van de GGD is het project hierop aangepast door onder andere het toepassen van maatregelen ter borging van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat in de woning. Zo zullen de woningen een karakteristiek binnenniveau hebben van 30 dB. Daarnaast worden aanvullende maatregelen genomen voor afsluitbare en geluidluwe buitenruimte en de positionering van tenminste 1 verblijfsruimte per woning aan de afsluitbare buitenruimte. Voor een nadere toelichting van de maatregelen en de milieukwaliteit van het gebied wordt verwezen naar het stap 3-besluit. Geconcludeerd

kan worden dat het advies van de GGD integraal is meegenomen in de nadere planvorming. Door de compenserende maatregelen, in combinatie met de overige maatregelen van het plan, gericht op een optimale leefomgevingskwaliteit, is er ondanks een hoge geluidsbelasting sprake van een goede leefomgevingskwaliteit.

Voor toepassing van een stap-3 besluit dient dit te worden gemeld aan de Gedeputeerde staten. Aan de melding zijn inhoudelijke eisen verbonden (artikel 11 lid 2 Interimwet). Het ontwerpbesluit volgt dezelfde procedure als een bestemmingsplanprocedure.

6.3 Milieu effectrapportage

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.

6.3.1 Plangebied

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 176 woningen, 150 m2 horeca en 300 m2 kantoorruimtes. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde.

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

6.4 Milieuzonering

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven en andere activiteiten. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. In het Rotterdamse beleid voor milieuzonering wordt gebruik gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering).

De VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging.

Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

De gemeente Rotterdam bestemt in haar bestemmingsplannen de functies zoals agrarische doeleinden, kantoren, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, sport of recreatie als zodanig en niet als bedrijfsbestemming. In de bijgevoegde bedrijvenlijst zijn deze bestemmingen dan ook niet opgenomen. Voor het inpassen van die functies wordt echter wel gebruik gemaakt van de VNG-uitgave.

6.4.1 Plangebied

Voor het mogelijk maken van de ontwikkelingen van dit bestemmingsplan is er door De Roever een onderzoek bedrijven en milieuzonering uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen. In dit onderzoek zijn op basis van de vigerende bestemmingsplannen de milieubelastende functies in de omgeving in beeld gebracht. Hierbij zijn alle milieubelastende functies binnen 1.500 meter (de maximale mogelijke richtafstand, die hoort bij bedrijven van milieucategorie 6) van het plangebied betrokken. De milieubelastende functies en de bijbehorende richtafstanden zijn weergegeven op de kaart in figuur 6.1. Het betreft de richtafstanden tot een rustige woonwijk behorend bij de maximale planologische mogelijkheden per locatie.

Uit de kaart blijkt dat er geen richtafstanden worden overschreden. De richtafstand die het dichtst bij het plangebied in de buurt komt is de richtafstand behorende bij de scheepswerf aan de IJsseldijk. Het bestemmingsplan staat een scheepswerf (niet nader beperkt) toe. Een scheepswerf heeft maximaal milieucategorie 5.1 en daarmee een richtafstand van maximaal 500 meter. Deze richtafstand wordt niet overschreden.



Figuur 6.1: De milieubelastende functies en de bijbehorende richtafstanden in de omgeving van het plangebied

Opstapplaats watertaxi

Ten oosten van het plangebied -op een afstand van ca. 40 van de woontoren- is een opstapplaats voor watertaxi's. De opstapplaats ligt hiermee op voldoende afstand. Naast het feit dat de afstand tot de woontoren ruim voldoende te noemen is, wordt bovendien verwacht dat de geluidbelasting ten gevolge van deze watertaxi naar verwachting ondergeschikt is aan de overige geluidsbronnen, zoals het wegverkeer en de binnenvaartschepen. Bovendien wordt er nauwelijks van deze opstapplaats gebruik gemaakt. Nader onderzoek naar de akoestische impact van de watertaxi op de beoogde woningen wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Akoestiek parkeergarage

Onderdeel van het plan is een parkeergarage onder het appartementencomplex. Om de effecten van deze parkeergarage op de toekomstige woningen inzichtelijk te maken is een akoestische boordeling uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen van onderhavige bestemmingsplantoelichting.

Uit de berekening blijkt dat de geluidbelasting op een appartement op 10 meter van de hellingbaan 52 dB(A) bedraagt. Uit het 'Akoestisch onderzoek wegverkeers- en scheepvaartlawaai Waterside III te Rotterdam' met het kenmerk 18306.08v3 d.d. 19 april 2022 blijkt dat aan de zijde van de hellingbaan een geluidbelasting van 64 tot 69 dB vanwege het wegverkeerslawaai heerst. De 52 dB(A) vanwege de hellingbaan draagt niet significant bij aan de totale geluidbelasting op de gevel.

Vanwege de hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer worden de volgende compenserende maatregelen worden in het ontwerp opgenomen:

- Karakteristiek binnenniveau 30 dB.
- Contactgeluidisolatie tussen woningen van 5 tot 10 dB boven de Bouwbesluiten.
- Een afsluitbare en geluidluwe buitenruimte per woning met buitenluchtcondities.
- Een tweede, niet afsluitbare buitenruimte per woning.
- Positionering van tenminste 1 verblijfsruimte per woning aan de afsluitbare buitenruimte.
- Gebalanceerde ventilatie en koeling.

Vanwege deze maatregelen is met zekerheid te stellen dat ter plaatse van de appartementen geen hinder zal optreden vanwege de parkeergarage.

Terras

Onderdeel van het plan is het realiseren van een kleinschalige horecavoorziening met terras. Om de effecten van dit terras op de toekomstige woningen inzichtelijk te maken is een akoestische beoordeling uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen van onderhavige bestemmingsplantoelichting.

Worst-case is in deze beoordeling ervan uitgegaan dat het bronvermogen van het terras zich gedurende de gehele dag- en avondperiode voordoet (geen bedrijfsduurcorrectie). De geometrische afname van het geluid door de afstand tot de bron bedraagt bij een afstand van 10 meter: $20 \times \log(10) + 9 = 29 \text{ dB(A)}$. Het maximaal geluidniveau ter plaatse van de appartementen op 10 meter van het terras bedraagt dan 45 dB(A). Uit het 'Akoestisch onderzoek wegverkeers- en scheepvaartlawaai Waterside III te Rotterdam' met het kenmerk 18306.08v3 d.d. 19 april 2022 blijkt dat aan de zijde van de hellingbaan een geluidbelasting van 64 tot 69 dB vanwege het wegverkeerslawaai heerst. De 45 dB(A) vanwege het terras draagt niet significant bij aan de totale geluidbelasting op de gevel.

Vanwege de hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeer worden de diverse compenserende maatregelen in het ontwerp opgenomen, die reeds onder het kopje 'parkeergarage' zijn opgesomd. Vanwege deze maatregelen is met zekerheid te stellen dat ter plaatse van de appartementen geen hinder zal optreden vanwege het terras.

6.4.2 Conclusie

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de omliggende inrichtingen worden niet in hun belangen geschaad. Bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het plan.

6.5 Geluid

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De basis voor het beoordelen van geluid is de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet. In deze wetten liggen normen vast voor geluid afkomstig van de industrie, weg- en spoorwegverkeer en luchtvaartverkeer.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient in het kader van goede ruimtelijke ordening sprake te zijn van een goede leefkwaliteit, of leefomgevingskwaliteit. Deze begrippen zijn niet duidelijk omlijnd en kennen vele invalshoeken. Met betrekking tot geluid betekent het echter dat niet alleen gekeken wordt naar de geluidsbronnen genoemd in de Wet geluidhinder, maar ook naar niet wettelijke geluidsbronnen zoals scheepvaart, tramverkeer, 30 km/uur wegen, parkeervoorzieningen. Hierbij wordt het geluidsniveau in beeld gebracht. In de Wet geluidhinder staan de geluidsgevoelige bestemmingen genoemd waarvoor maximaal toelaatbare geluidsbelastingen gelden maar ook hier geldt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken moet worden naar bestemmingen, die in de Wet geluidshinder niet als geluidsgevoelig zijn aangemerkt, maar dit wel kunnen zijn.

Rotterdams beleid

In het bestemmingsplan wordt een opsomming van geluidsgevoelige bestemmingen en eventueel nieuwe bronnen, of aanpassingen van bestaande bronnen weergegeven. Onderzocht wordt of de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (ook wel voorkeurswaarde genoemd) overschreden wordt. Is dit het geval, dan is onderzoek noodzakelijk naar maatregelen die genomen kunnen worden om de geluidsbelasting terug te dringen. Indien het niet haalbaar blijkt de geluidsbelasting terug te dringen tot de maximaal toelaatbare waarde biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Dit heet het nemen van een Besluit hogere waarden. De motivering van dit besluit moet voldoen aan het Rotterdamse Ontheffingsbeleid Wet Geluidhinder. Dit beleid is erop gericht het aantal geluidsgehinderden zoveel mogelijk terug te dringen.

Plangebied

Onderhavig bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van 176 appartementen mogelijk. Deze locatie moeten op grond van de Wet geluidhinder bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan als nieuwe geluidsgevoelige objecten worden beschouwd. Onderzoeksbureau Buro Bouwfysica heeft voor de locatie een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlagen). Hieronder worden de resultaten van het onderzoek behandeld.

6.5.1 Wegverkeer

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) is aangegeven hoe breed de geluidzone (het onderzoeksgebied) langs wegen is. Deze breedte hangt af van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied ligt. Voor de in de omgeving van het woningbouwplan gelegen wegen geldt (aangezien het wegen zijn met een/twee rijstroken dan wel drie of meer rijstroken binnen de bebouwde kom) een zone van respectievelijk 200 en 350 meter. De Wgh stelt geen eisen ten aanzien van 30 km/uur-wegen.

Voor de "juridische" geluidbelasting, ten gevolge van wegverkeer op gevels van woongebouwen binnen een geluidzone geldt volgens de Wgh een voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB. Deze geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 3.4 van het Rekenen Meetvoorschrift geluid 2012. De gemeentelijke overheid is in een aantal situaties bevoegd om van deze waarde van 48 dB af te wijken en een hogere grenswaarde vast te stellen tot een maximum van 53 dB respectievelijk 63 dB. De maximum grenswaarde van 53 dB is van toepassing indien sprake is van een buitenstedelijk gebied of van een auto(snel)weg; de maximum grenswaarde van 63 dB geldt indien sprake is van een binnenstedelijk gebied. In de onderhavige situatie is sprake van binnenstedelijk gebied en geldt derhalve de maximum grenswaarde van 63 dB voor de *binnenstedelijke* wegen. Voor de rijksweg A16 geldt een maximum grenswaarde van 53 dB, omdat bij de beoordeling van de geluidsbelasting vanwege een auto(snel)weg op een woning altijd het toetsingskader voor *buitenstedelijk* gebied gehanteerd .

6.5.2 Scheepvaartlawaai

Voor Scheepvaartlawaai bestaat geen wettelijk kader. Bij de realisatie van geluidgevoelige functies langs scheepvaartroutes vraagt dit aspect echter wel om aandacht. In de milieueffectrapportage voor de 2e Maasvlakte is de geluidsbelasting van de scheepvaart voor diverse posities langs de Nieuwe Maas inzichtelijk gemaakt. Voor scheepvaartlawaai wordt hierbij aangesloten op dezelfde voorkeursgrenswaarde als railverkeerslawaai, te weten 55 dB. Dit omdat in tegenstelling tot wegverkeerslawaai bij spoor en scheepvaart geen sprake is van een continue geluidsbelasting en de voorkeursgrenswaarde hierdoor hoger ligt. Bij de bepaling van de cumulatieve geluidbelasting wordt het scheepvaartgeluid op een zelfde wijze meegenomen als railverkeersgeluid.

In het vigerende bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde' is opgenomen dat er in 2020 (en daarvoor) bij binnenvaart geen geluidsbelasting van 55 dB voorkomt. In 2033 is er door een voorziene toename van de binnenvaart zal de 55 dB contour ongeveer op de oever van de Nieuwe Maas liggen. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting 57 dB zal bedragen afkomstig van het scheepvaartlawaai. Hierbij kan worden vermeld dat het scheepvaartlawaai voor de ruimtelijke verantwoording en de bouwkundige uitwerking ondergeschikt aan het wegverkeerslawaai.

6.5.3 Conclusie onderzoek

Op basis van van het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op rijksweg A16 en de Oostdijk de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt, daarnaast overschrijdt de geluidbelasting ten gevolge van rijksweg A16 over een gedeelte van het plangebied de maximale grenswaarde.

Zoals blijkt uit het onderzoek, is het niet redelijkerwijs mogelijk om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. De onderzochte bron- en overdrachtsmaatregelen sorteren niet voldoende effect, zijn niet doelmatig, dan wel ontmoeten bezwaren van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

Vanwege de voornoemde overschrijding van voorkeursgrenswaarde dient derhalve bij de gemeentelijke overheid een zogenaamde procedure hogere grenswaarde te worden doorlopen. Daar de geluidbelasting ten gevolge van rijksweg A16 eveneens de maximale grenswaarde overschrijdt is het vast stellen van een hogere grenswaarde niet zonder meer mogelijk.

Derhalve zal voor deze woningen de Interimwet Stad- en Milieubenadering worden toegepast. Hiertoe zullen in het plangebied nader te vast te stellen compenserende maatregelen worden genomen waarbij door middel van een Stap 3 besluit onder voorwaarden van de maximale grenswaarde van 53 dB kan worden afgeweken (tot 67 dB). Hierbij zullen de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid worden beschouwd. Zie voor een beschrijving van de Stad- en Milieubenadering paragraaf 6.2 van onderhavige toelichting.

Door het vaststellen van hogere waarden tot 67 dB en het treffen van compenserende maatregelen wordt een goed woon- en leefklimaat in akoestische zin gerealiseerd.

6.6 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn in het bestemmingsplan twee aspecten van belang. Ten eerste dient nagegaan te worden wat de gevolgen zijn van het plan voor de (lokale) luchtkwaliteit. Daarnaast dient te worden nagegaan of de gewenste bestemming past bij de aanwezige luchtkwaliteit. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen. Volgens Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland op bepaalde plaatsen overschreden. Vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, verbeteren de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL wordt nu al uitgevoerd. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Het NSL bepaalt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden. De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

- er door de (ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
- er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
- het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
- de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL, of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Rotterdams beleid

Om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren en de ontwikkeling van de stad blijvend mogelijk te maken is de Rotterdamse strategie voor Besluit luchtkwaliteit vastgesteld, uitgewerkt in de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit. Daarin worden verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Zo is een slechte luchtkwaliteit bij nieuwbouw een belangrijk aandachtspunt. Herstructurering is alleen mogelijk als dat resulteert in netto minder blootgestelde inwoners. In overschrijdingsgebieden is nieuwbouw niet toegestaan.

6.6.1 Plangebied

Invloed van het plan op de luchtkwaliteit

In het Besluit niet in betekende mate (NIBM) is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit is bijvoorbeeld het geval indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³). In paragraaf 4.2.2 is aangetoond dat op basis van de berekeningen volgens de CROW-publicatie 381 een maximale toename van de verkeersgeneratie wordt verwacht van maximaal 1.007 verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie, waarvan maximaal 5% vrachtverkeer. Hier is uitgegaan van een worst-case scenario. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een toename van de hoeveelheid stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Middels de NIBM-tool kan worden berekend of deze toename al dan niet in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Vanwege de toepassing van warmtepompen worden verder geen emissies verwacht vanwege verwarming van het gebouw. Onderstaand is deze berekening weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1007
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,12
PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

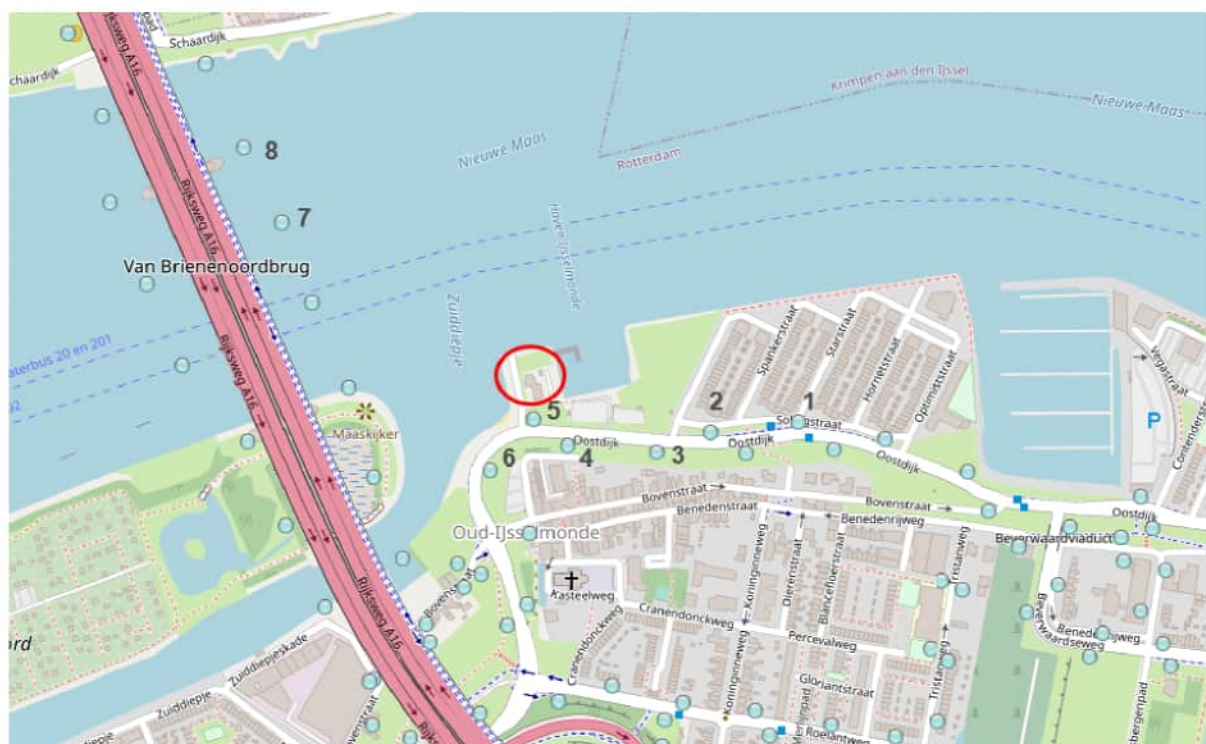
Figuur 6.2: Conclusie NIBM-tool

Zoals de bovenstaande worst-case berekening laat zien, is de toename van het aantal verkeersbewegingen 'niet in betekende mate' van invloed op de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Invloed van de luchtkwaliteit op het plan

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt op basis van de gegevens in de NSL-monitoringstool. In figuur 6.3 zijn de achtergrondwaarden ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpunten weergegeven. Geconcludeerd wordt dat de waarden ruim onder de norm liggen. Ook ter plaatse van de Van Brienenoordbrug wordt voldaan aan de grenswaarden, waarmee geconcludeerd kan worden dat het scheepvaartverkeer niet zorgt voor overschrijdingen.

Om deze reden kan geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat in het kader van de luchtkwaliteit.



Figuur 6.3: Achtergrondwaarden luchtkwaliteit (bron: NSL-monitoringstool)

Meet punt	Id	NO ₂ µg/m ³	PM ₁₀ µg/m ³	PM ₁₀ overschrijdingsdagen	PM _{2.5} µg/m ³	Jaar
1	15943748	26,3	20,3	8,0	12,4	2020
2	15943739	26,6	20,4	8,1	12,4	2020
3	15953888	27,1	20,5	8,1	12,5	2020
4	15953870	27,5	20,5	8,2	12,5	2020
5	15943741	29,5	21,0	8,8	12,6	2020
6	15953873	28,4	20,7	8,3	12,5	2020
7	15816634	31,5	19,5	7,2	11,8	2020
8	15816635	31,8	19,6	7,3	11,8	2020
Norm		40	40	35	25	

6.6.2 Conclusie

Deze ontwikkeling is aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is zodoende niet benodigd. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Vanwege de algemene trend dat de emissies en achtergrondconcentraties zullen dalen worden er ook in de toekomst geen overschrijdingen verwacht.

6.7 Bodem

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies, of financiële haalbaarheid van een bestemmingsplan. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische-, of aardkundige waarde, energie-opslag, waterberging, drinkwaterwinning. Deze functies worden indien relevant eerder in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal. Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

6.7.1 Plangebied

In het kader van de planontwikkeling is een bodemonderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken hoe de bodemkwaliteit zich verhoudt tot de gewenste functie. De volledige resultaten van het bodemonderzoek zijn opgenomen in de bijlagen. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat ten aanzien van de parameters asbest en PFAS er géén noodzaak is tot verder onderzoek.

Ten aanzien van de 'standaard' parameters zijn er enkele matige en sterke verontreinigingen aangetoond in de grond en het grondwater. De aangetoonde verontreinigingen in de grond kunnen relatief eenvoudig gesaneerd worden conform het Besluit Uniforme Saneringen middels het aanbrengen van een isolatielaag (leeflaag of duurzame verharding) en/of afgraving. Gelet op het voorgaande, alsmede de grootte van het terrein en de voorgenomen planontwikkeling, wordt met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en/of grondwater, het plan uitvoerbaar geacht.

Ten behoeve van de realisatie van het beoogde bouwplan zullen bodemversturende activiteiten plaatsvinden. Voorafgaand aan deze werkzaamheden wordt een bodemkundig onderzoek uitgevoerd, mede om te bepalen of de grond hergebruikt kan worden. Mocht uit dit onderzoek blijken dat sprake is van een saneringsopgave, dan wordt hieraan gehoor gegeven. De Wet bodembescherming hoeft de beoogde ontwikkeling niet in de weg te staan.

6.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over risico's voor de omgeving als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals productie, op- en overslag en transport. Rotterdam, met zijn haven en vele industriële activiteiten, is bij uitstek een stad waar externe veiligheid een grote rol speelt. Daarnaast vindt in de regio veel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dat Rotterdammers daardoor gemiddeld een groter risico lopen betrokken te raken bij een incident met gevaarlijke stoffen is evident. Verantwoord omgaan met die risico's is een belangrijke opgave voor Rotterdam. Het reduceren en beheersen van deze risico's is het terrein van externe veiligheid.

Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Vervoerders van gevaarlijke stoffen over de Rijksinfrastructuur (weg, spoorweg en water) moeten gebruik maken van het Basisnet, het hiervoor landelijk aangewezen netwerk. De wetgeving over het Basisnet is vastgelegd in een stelsel van wetten en regels die samen de "Wet Basisnet" worden genoemd. Voor de ruimtelijke ordening in relatie tot het Basisnet zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet van belang. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. Voor de oevers van de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas heeft de provincie in artikel 11 van haar Verordening Ruimte een veiligheidszone van 25 meter vastgesteld, waarin geen bebouwing is toegestaan. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In de wetgeving zijn grenswaarden vastgelegd voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR). Deze hebben als doel zowel individuen als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR is de kans dat iemand overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen in zijn omgeving. Dit risico zegt iets over de kans op een ongeval met dodelijke slachtoffers. Het GR is de kans dat meerdere personen tegelijk dodelijk slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Daarbij wordt bijvoorbeeld gerekend met tien, honderd of duizend slachtoffers tegelijk. Dit risico zegt iets over de omvang van een ongeval en de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kent geen wettelijke normen of grenswaarden, maar een oriënterende waarde en een verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag.

Rotterdams beleid

De wetgever biedt gemeenten beleidsvrijheid om groepsrisicobeleid te formuleren dat recht doet aan lokale omstandigheden. In Rotterdam is dit vastgelegd in het Beleidskader Groepsrisico. Daarin streeft Rotterdam voor stad en haven naar een situatie waarbij het groepsrisico voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreiding van risicovolle activiteiten zo laag mogelijk is. Bij voorkeur een situatie die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Deze ambitie krijgt vorm door, ongeacht de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, te streven om het GR niet toe te laten nemen, waarbij een afname de voorkeur geniet. Indien dit niet realistisch is wordt door middel van maatwerk gestreefd naar een zo laag mogelijk GR. Bij een toename van het groepsrisico als gevolg van een plan, of een overschrijding van de oriënterende waarde is advies nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

6.8.1 Plangebied

Kragten heeft een onderzoek uitgevoerd naar de risico's ten aanzien van de externe veiligheid voor het bestemmingsplan (zie bijlagen). Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek. Op basis van de professionele risicokaart zijn in de omgeving van het plangebied de volgende relevante risicobronnen aanwezig:

Transport over het water

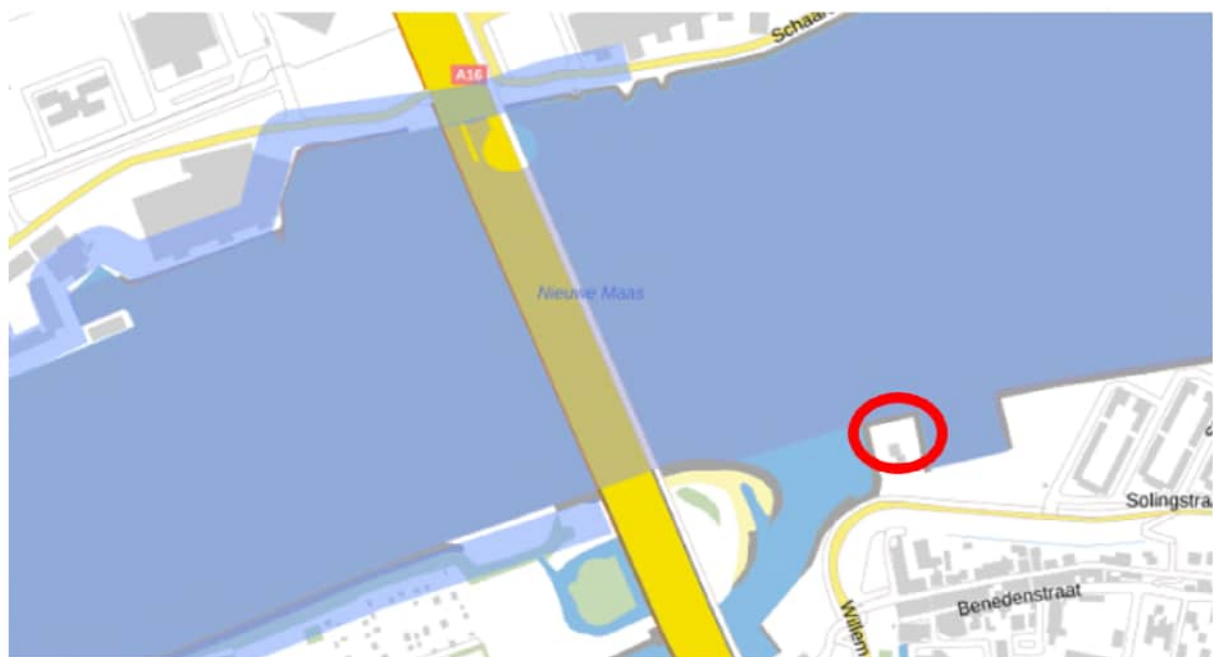
Het plangebied is op circa 28 meter van de wal van de Nieuwe Maas gelegen. Deze vaarweg maakt deel uit van Corridor Rotterdam – Duitsland en is opgenomen in het Basisnet water. Deze vaarweg kent geen PR 10-6-risicocontour.

Aangezien het plangebied binnen 200 meter van een waterweg voor transport van gevaarlijke stoffen is gelegen, is met behulp van de vuistregels uit de HART (zie bijlage) aangetoond dat een uitgebreide berekening niet noodzakelijk is. Wel ligt een klein deel van het plangebied binnen het plasbrandaandachtsgebied van deze waterweg. De bouwdelen binnen deze zone dienen te voldoen aan de aanvullende eisen die gesteld zijn in afdeling 2.16 van het Bouwbesluit 2012.

De risico's als gevolg van het transport over water (toxisch, BLEVE en plasbrandscenario) zijn meegenomen in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico (zie verderop onder 'verantwoording groepsrisico').

Op initiatieven binnen de provincie Zuid-Holland is Omgevingsverordening Zuid-Holland (hierna: Omgevingsverordening) van toepassing. In deze Omgevingsverordening is langs de oever van de Nieuwe Maas een veiligheidszone opgenomen. In het gebied tot 25 m vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing toegelaten. In het gebied tussen de 25 en 40 m vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

De aanduiding stopt aan de zuidoever van de Nieuwe Maas echter ten hoogte van de Van Brienenoordbrug (op circa 290 meter ten westen van het plangebied) en aan de noordoever stopt de aanduiding ter hoogte van Schaardijk 62-82 (op een afstand van circa 450 meter van het plangebied), zie figuur 6.4. Het plangebied ligt daarmee niet binnen de betreffende veiligheidszone.



Figuur 6.4: Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van de veiligheidzone (lichtblauw)

Transport over de weg

Op meer dan 200 meter van het plangebied zijn de rijkswegen A16 en A15 gelegen. Gezien de ruimtelijke scheiding (resp. 240 meter en 3.600 meter) vormen de PR 10-6 en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van deze wegen. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (toxisch scenario) zijn daarom meegenomen in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico (zie verderop).

Transport over het spoor

Op circa 2.200 meter van het plangebied is de spoorlijn Rotterdam Lombardijen - Rotterdam CS gelegen. Gezien de ruimtelijke scheiding vormen de PR 10-6-risicocontour en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van deze spoorlijn. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (toxisch scenario) worden meegenomen in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico (zie verderop onder 'verantwoording groepsrisico').

Buisleidingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de 1%-letaliteitsafstand van buisleidingen. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen een PR 10-6-risicocontour of een invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. De risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Verantwoording groepsrisico

Vanwege de ligging binnen de invloedsgebieden van de Nieuwe Maas, een spoorlijn en de A15 en A16 is een beknopte verantwoording noodzakelijk.

Bestrijdbaarheid

Beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar 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, maar ook de brandweezorgnorm wordt hieronder geschaard. Hierbij hanteert de brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van brandweer Nederland.

Uit bovengenoemde handleiding volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is.

Bestrijdbaarheid per scenario

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen binnen het plangebied is met het oog op een toxische scenario niet relevant.

Ook ten aanzien van de bereikbaarheid is bij een toxisch scenario met name de bereikbaarheid van de risicobron maatgevend. De inrichting van het plangebied heeft geen invloed op de bereikbaarheid en de

bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron.

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagen meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestraalde tankwagen tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust.

In geval van een plasbrand zal de inzet van de brandweer vooral gericht zijn op blussen van de plasbrand en eventuele secundaire branden. Zoals reeds genoemd valt slechts een deel van het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Binnen het plangebied worden geen functies voorzien die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen. Het plan betreft de realisatie van een appartementencomplex bestaande uit 21 bouwlagen. Uitgangspunt is dat minder zelfredzame personen met behulp van aanwezige zelfredzame personen in veiligheid gebracht kunnen worden.

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich buiten bevinden (PGS 3).

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de weg of het spoor is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden. Aangezien het nieuwbouw betreft, zal voldoende aandacht geschonken worden aan de luchtdichtheid van het gebouw. Eventueel aanwezige luchtbehandelingsinstallaties dienen met één handeling uitgeschakeld te worden.

Indien desalniettemin bij een toxische wolk wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn, die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn. Het plangebied is in meerdere richtingen ontsloten, waardoor bewoners in meerdere richtingen kunnen vluchten.

Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. Feit blijft dat in geval van een calamiteit een vroegtijdige alarmering van levensbelang is om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de risicobron af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door het gebouw zelf. Vluchtroutes dienen duidelijk te worden aangeduid. Ook kan een optimalisatie van de ontvluchting plaatsvinden door de (nood)uitgangen op zo groot mogelijke afstand van de risicobronnen te projecteren. Hieraan wordt bij de bouw van onderhavige woontoren aandacht besteed.

Bij een plasbrand komen mensen die zich binnen de plas bevinden te overlijden. Aangezien de plasbrand zich op het water zal vormen, is het niet aannemelijk dat deze over de oever zal uitstromen. Personen die zich buiten de plas maar in de directe omgeving van de plas bevinden, zijn over het algemeen in staat te vluchten. Het advies dat aan personen wordt gegeven is de bouwwerken is ontvluchten aan een zijde die van de plasbrand af gericht is. De woningen op de verdiepingen hebben de

toegang aan de zuidzijde van het complex. De voorzieningen op begane grond hebben de toegang aan de zijde van de Nieuwe Maas.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op het eerder genoemde scenario). In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Vluchtroutes dienen zichtbaar en duidelijk te worden aangeduid.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan en de ontwikkelingen die daarin mogelijk worden gemaakt. Het groepsrisico van de drie risicobronnen ligt ruim beneden de oriëntatiewaarde, er is bij Oud-IJsselmonde sprake van een laag groepsrisico. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zorgen niet voor een toename van het groepsrisico. Om deze twee redenen vindt de gemeente Rotterdam het groepsrisico van de drie bovengenoemde risicobronnen zonder meer verantwoord.

6.9 Natuur

Per 1 januari 2017 heeft de Wet natuurbescherming (Wnb) onder meer de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet vervangen. De Wet natuurbescherming is de Nederlandse implementatie van het Europese natuurbeleid zoals vastgelegd in de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn en in de verdragen van Bern en Bonn.

De Wet natuurbescherming heeft de volgende doelstellingen; -het behouden en ontwikkelen van natuur, - het behouden en herstellen van de biodiversiteit, -het duurzaam kunnen blijven inzetten van natuur voor ecosysteemdiensten en -het realiseren van samenhangend beleid gericht op het behoud van waardevolle landschappen vanwege hun maatschappelijke functies. De Wet natuurbescherming verwezenlijkt bovenstaande doelen via; actieve natuurbescherming, gebiedsbescherming, soortbescherming en algemene zorgplicht voor natuur.

Actieve natuurbescherming volgt uit de door de EU aan haar lidstaten opgelegde verplichting zorg te dragen voor een goede stand van de natuur. Op provinciaal niveau is dit onderdeel van de Wet natuurbescherming nog niet uitgewerkt.

De Wet natuurbescherming kent geen procedurele vereisten bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In de toelichting van het bestemmingsplan dient te worden gemotiveerd dat het plan aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van de Wet natuurbescherming. Het begrip 'aanvaardbaar' betekent dat bij de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt of een ontheffing mogelijk is. Bij vaststelling van het (ontwerp) bestemmingsplan dient deze toetsing aan de Wet natuurbescherming in principe afgerond te zijn. Echter het bestemmingsplan kijkt 10 jaar vooruit, en het is nog niet bekend wanneer de mogelijk gemaakte ontwikkelingen ook daadwerkelijk plaats gaan vinden. Uitgebreid onderzoek naar flora en fauna wordt in dit stadium bij een gebiedsbestemmingsplan daarom geen redelijke inspanning geacht. Wel wordt onderzocht of de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen geen onoverbrugbare strijdigheden met de Wet natuurbescherming opleveren (aanvaardbaarheidstoets).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen een bestaande bestemming of bij een veranderende bestemming (bijvoorbeeld sloop en nieuwbouw of renovatie) dient tijdig voorafgaand aan de werkzaamheden nog wel flora en faunaonderzoek te worden uitgevoerd naar de specifieke effecten van de betreffende ontwikkeling op potentieel aanwezige beschermde flora en fauna.

Rotterdams beleid

Op 18 maart 2014 is door B&W de Rotterdamse Natuurkaart vastgesteld. Het doel van de Natuurkaart Rotterdam is om de omgevingskwaliteit te verbeteren door meer rekening te houden met de ecologische kansen op ontwikkellocaties. Ingezet wordt op het verbinden van gebieden waar ecologische kwaliteit aanwezig is en deze gebieden ook te verbinden met Natuurnetwerk Nederland.

Quickscan flora en fauna

Er is door 'BRO' in juni 2020 een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor onderhavig plangebied. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.

6.9.1 Gebiedsbescherming

Wettelijke gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Boezems Kinderdijk", bevindt zich op circa 6 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Daar de voorgenomen ontwikkeling de realisatie van een woontoren betreft, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is niet uit te sluiten. Derhalve is in de vorm van een AERIUS-berekening uitgezocht of er een toename van stikstofdepositie plaatsvindt (zie bijlagen). Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel ten tijde van de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen Gedeputeerde Staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNN. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt aansluitend ten noorden van het plangebied. Het betreft hier de Nieuwe Maas die onderdeel uitmaakt van het NNN. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNN wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

6.9.2 Soortbescherming

De Wet natuurbescherming heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. De beschermde soorten zijn ingedeeld in drie categorieën:

- Vogels (artikel 3.1 Wet natuurbescherming)
- Europees beschermde soorten (artikel 3.5 Wnb)
- Nationaal beschermde soorten (artikel 3.10 Wnb)

Bij de voor het bestemmingsplan uitgevoerde quickscan flora en fauna is nagegaan door welke beschermde soorten het plangebied wordt gebruikt danwel geschikt is.

Uit de quickscan blijkt dat gelet op de potentiële ecologische waarden het voorgenomen plan alleen in

overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid kan worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht wordt genomen:

- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op het open water te worden vermeden;
- Het opgaand groen binnen het plangebied biedt waarschijnlijk essentieel leefgebied voor de huismus. Door ten alle tijden voldoende geschikt leefgebied te behouden in de directe omgeving is een overtreding op voorhand te voorkomen. Hiervoor dient een plan te worden opgesteld;
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Handhaving

In veel gevallen zijn illegale bebouwing en gebruik voor de gemeente niet direct kenbaar. Veelal komt de gemeente daar achter nadat door belanghebbenden is geklaagd over overlast. Inspectie ter plaatse en raadpleging van het ter plaatse geldende bestemmingsplan leert pas dan of er sprake is van strijd met de gegeven bestemming en of daartegen kan worden opgetreden.

Op grond van gemeentebeleid, neergelegd in het “Handhavingsbeleidsplan Toezicht Gebouwen” uit 2009 wordt bij de huidige aanpak eerst gekeken of het gebruik/bouwwerk kan worden gelegaliseerd. Als legalisatie niet mogelijk of wenselijk is, zal de overtreder doorgaans met een dwangsom worden gesommeerd om binnen een bepaalde periode een einde te maken aan de overtreding.

Hoofdstuk 8 Financiële uitvoerbaarheid

8.1 Financieel economische haalbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

8.2 Kostenverhaal

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De gemeente gaat de locaties niet zelf ontwikkelen of bouw- en woonrijp maken. Voor de locatie wordt de ontwikkeling dus volledig bij de ontwikkelende partij neergelegd. De gemeente heeft met de ontwikkelende partij een anterieure overeenkomst afgesloten.

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1 Participatie

Ten tijde van de terinzagelegging (gedurende zes weken) van het ontwerpbestemmingsplan wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan. In de eerste weken van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zal een informatieavond georganiseerd worden waarop mensen zich kunnen laten informeren over het ter inzage liggende ontwerpplan. Mocht in verband met het Coronavirus het niet mogelijk zijn de papieren stukken op het gemeentehuis beschikbaar te stellen, kunnen de stukken op verzoek per mail toegezonden worden. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl

9.2 Vooroverleg

Het concept van het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het (voor)overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgelegd aan de aan de gebruikelijke vooroverlegpartners van de gemeente Rotterdam.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft hier op 8 februari 2022 op gereageerd. Hierbij hebben zij aangegeven zich te kunnen vinden in de bevindingen en de voorgenomen maatregelen omtrent externe veiligheid. Verder geven zij aan geen opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan Waterside III.

REGELS

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 wijze van meten	8
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	9
Artikel 3 Wonen	9
Artikel 4 Waarde - Archeologie 4	11
Artikel 5 Waarde - Archeologie 6	13
Artikel 6 Waterstaat - Waterkering	15
Hoofdstuk 3 Algemene regels	16
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel	16
Artikel 8 Algemene bouwregels	17
Artikel 9 Algemene afwijkingsregels	18
Artikel 10 Overige regels	19
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	20
Artikel 11 Overgangsrecht	20
Artikel 12 Slotregel	21

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Waterside III met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2217WatersideIII-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 Archeologisch deskundige

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

1.7 Archeologisch monument

Monument als bedoeld in artikel 1.1. van de Erfgoedwet.

1.8 Bebouwing

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

1.9 Bebouwingspercentage

Een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak van een bestemmingsvlak door gebouwen mag worden ingenomen.

1.10 Bedrijven

De bedrijven genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels.

1.11 Begane grond

De begane grond is de onderste (eerste) bouwlaag van een gebouw, niet zijnde een (parkeer)kelder.

1.12 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.13 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.14 Bouwaanduidingen

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

1.15 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.

1.16 Bouwgrens

De grens van een Bouwvlak.

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 Bouwvlak

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

1.20 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.

1.21 Bruto vloeroppervlak (b.v.o.)

Het vloeroppervlak van een bouwwerk, inclusief de niet direct voor het hoofddoel bruikbare ruimten (bijvoorbeeld bij een productiebedrijf of winkel, de magazijn-, expeditie-, kantoorruimten). Gebouwde parkeervoorzieningen worden niet tot het b.v.o. gerekend.

1.22 Bijgebouw

Vrijstaand gebouw dat door constructie en/of afmetingen ondergeschikt is aan een hoofdgebouw gelegen op hetzelfde perceel.

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 waarvan de bouwhoogte minimaal 1,2 meter bedraagt.

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 Dove gevel

- a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede,
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits deze niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

In dit verband wordt onder een geluidsgevoelige ruimte verstaan een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon- of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd,

alsmede een keuken van ten minste 11 m².

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 Gevaarlijke stoffen

Stoffen of preparaten die krachtens het Besluit verpakking en aanduiding milieugevaarlijke stoffen en preparaten zijn ingedeeld in een categorie als bedoeld in artikel 34, tweede lid van de Wet milieugevaarlijke stoffen, zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

1.30 Hoofdgebouw

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

1.31 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en drank, het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie en/of het bedrijfsmatig verstrekken van nachtverblijf.

1.32 Kap

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

1.33 Kantoren

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

1.34 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.

1.35 Milieudeskundige

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

1.36 NAP

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

1.37 Peil

- a. Het Normaal Amsterdams Peil (NAP);
- b. voor gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde op parkeergarage: de bovenkant afgewerkt parkeerdek; 4 m + NAP.

1.38 Seksinrichting

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

1.39 Tuin

Terrein ten behoeve van de aanleg van groenvoorzieningen, met de daarbij behorende verharding (paden, terrassen) en vijvers en dat in overwegende mate niet voor bebouwing in aanmerking komt.

1.40 Uitstekende delen aan gebouwen

Erkers, luifels, balkons, galerijen e.d.

1.41 Wet geluidhinder

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

1.42 Water

Waterlopen (sloten, singels, vijvers e.d.) ten behoeve van de waterberging, alsmede de aan- en afvoer van oppervlaktewater.

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 Wonen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals (in pandige) bergingen en garageboxen, aanbouwen, bijgebouwen, alsmede (binnen)tuinen, groen, water en ontsluitingswegen en -paden en hellingbanen;
- b. uitsluitend op de begane grond tevens voor ondergeschikte functies en/of diensten ten behoeve van de woningen zoals bedoeld in sub a zoals een ontmoetingsruimte en sportfaciliteiten;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' uitsluitend op de begane grond tevens voor:
 1. horeca met de daarbij behorende voorzieningen tot een maximum van 150 m² bvo;
 2. kantoor en/of dienstverlening tot een maximum van 300 m² bvo;
- d. ter plaatse van de functieaanduiding "aanlegsteiger", tevens voor een aanlegsteiger;
- e. 'Waarde - Archeologie 4', 'Waarde - Archeologie 6', 'Waterstaat - Waterkering', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

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

3.2.2 Bebouwingsnormen

- a. gebouwen mogen niet hoger worden gebouwd dan is aangegeven op de verbeelding;
- b. het aantal woningen per bouwvlak mag niet meer bedragen dan op de verbeelding aangegeven;
- c. een dakterras is toegestaan; indien de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw is bereikt, geldt daarvoor dat:
 1. een hekwerk gerealiseerd moet worden, met een minimum bouwhoogte van 1,2 meter en op een afstand van minimaal 1,5 meter uit de dakrand;
 2. een gebouwde voorziening op het dak (ten behoeve van de daktoegang) is toegestaan met een maximum oppervlakte van 6 m² en een maximum bouwhoogte van 2,5 meter.

3.2.3 Hogere waarden en stap 3-besluit

Woningen zoals bedoeld in lid 3.1 sub a is toegestaan met inachtneming van de maatregelen in het stap 3-besluit en hogere waardenbesluit welke als Bijlage 2 en Bijlage 3 aan de regels is toegevoegd.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Aan huis gebonden beroep of bedrijf

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 1 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.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.3 terzake van de toegestane bedrijfsactiviteiten ten behoeve van andere bedrijfsactiviteiten dan die primair zijn toegelaten, welke - gehoord de milieudeskundige - daarmede naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

Artikel 4 Waarde - Archeologie 4

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Rapport archeologische 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 he 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 4.3.1

4.2.2 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.

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

4.3.1 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 4.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 0 meter NAP en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter.

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

- a. groundbewerkingen (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.

4.3.3 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.

4.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend, nadat de aanvrager 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.

4.3.5 *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.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 6

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 6' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Rapport archeologische 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 5.3.1

5.2.2 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.

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

5.3.1 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 5.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan de huidige onderwaterbodem en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter.

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

- a. groundbewerkingen (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.

5.3.3 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.

5.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend, nadat de aanvrager 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.

5.3.5 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.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor waterkering.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Verbod

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterkering', niet binnen bedoelde zone worden gebouwd.

6.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 6.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

6.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie waterstaat - waterkering mogen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, keerwanden, beschoeiingen e.d.

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van het bepaalde in lid 6.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Waterstaat - Waterkering', mits het belang van de waterkering hierdoor niet wordt geschaad.

6.3.2 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de dijkbeheerder, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van genoemd belang.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 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 8 Algemene bouwregels

8.1 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.

8.2 Bouwvlak

Indien voor gronden welke voor bebouwing in aanmerking komen op de verbeelding een bouwvlak is opgenomen, komen uitsluitend de gronden binnen het bouwvlak voor bebouwing in aanmerking, met dien verstande dat bouwwerken geen gebouwen zijnde, ook buiten het bouwvlak zijn toegestaan.

8.3 Maximum bebouwingspercentage

Ingeval voor gronden welke voor bebouwing in aanmerking komen noch in de regels, noch op de verbeelding een maximum bebouwingspercentage is vermeld, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.

8.4 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, trappen, ventilatiekanalen, liftschachten, lift- en trappenhuizen, gevel- en kroonlijsten, luifels, uitbouwen, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 4 meter bedraagt.

8.5 Dakinstallaties

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' zijn ten behoeve van technische voorzieningen op het dak, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, lift- en trappenhuizen, schoorstenen, antennemasten, dakinstallaties, luchtversingsapparatuur, glazenwas installatie e.d., toegestaan, mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 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.

9.2 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 of parkeerdek, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, lift- en trappenhuizen, 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.

Artikel 10 Overige regels

10.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of een omgevingsvergunning voor het gebruik van gronden of bouwwerken kan uitsluitend worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Indien dit beleid wordt gewijzigd of herzien, wordt een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan het op dat moment geldende beleid.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

11.1.1 Aanwezige bouwwerken

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,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan 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 teniet gegaan.

11.1.2 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.

11.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Het eerste lid 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

11.2.1 Bestaand gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

11.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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.

11.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van 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.

11.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

Het eerste lid 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 'Waterside III'.

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Lijst van bedrijfsactiviteiten

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES					
		nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT		
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1				
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10	0	10	1	1 G	1				
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10	1	1 G	1				
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10	0	10	1	1 P	1				
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10 C	10	10	1	1 P	1				
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10	10	10	1	1 G	1				
51	46	-													
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING												
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1				
52	47	-													
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN												
52	47	A	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	10	0	10	1	1 P	1				
5211/2,5246/9	471		Supermarkten, warenhuizen	0	0	10	10	10	1	2 P	1				
5222, 5223	4722, 4723		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	10	0	10	10	10	1	1 P	1				
5224	4724		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	10	10	10 C	10	10	1	1 P	1				
5231, 5232	4773, 4774		Apotheken en drogisterijen	0	0	0	10	10	1	1 P	1				
5249	4778		Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	10	10 V	10	1	1 P	1				
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	10	1	1 P	1				
55	55	-													
55	55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING												
5511, 5512	5510		Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra	10	0	10	10	10	1	2 P	1				
553	561		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	10	0	10 C	10	10	1	2 P	1				
554	563	1	Café's, bars	0	0	10 C	10	10	1	2 P	1				
5551	5629		Kantines	10	0	10 C	10	10 D	1	1 P	1				
61, 62	50, 51	-													
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT												
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1				
63	52	-													
63	52	-	DIENTSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER												
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1				
633	791		Reisorganisaties	0	0	10	0	10	1	1 P	1				
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10	0	10 D	1	1 P	1				
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1				
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2				
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2				
65, 66, 67	64, 65, 66	-													
65, 66, 67	64, 65, 66	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN												
65, 66, 67	64, 65, 66	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1				
70	41, 68	-													
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED												
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1	1 P	1				
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10	0	10	1	1 P	1				

[illegible]

Bijlage 2 Stap 3-besluit

Stap 3-besluit bestemmingsplan Waterside III, IJsselmonde

Gemeente Rotterdam



titel rapport
Stap 3-besluit
bestemmingsplan
Waterside III,
IJsselmonde

datum
18 oktober 2022

projectnummer
P04435

opdrachtgever
-

BRO
Projectleider
PZu
Projectteam
TAu, RFe

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl



*"Het doel van wetten is niet om af te schaffen of te beperken,
maar om vrijheid te behouden en te vergroten."
"Als we anderen de ruimte niet gunnen zullen we zelf steeds
meer opgesloten raken."*

Prof. Hans Galjaard

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Interimwet stad- en milieubenadering	3
2 Planbeschrijving	5
2.1 Ligging plangebied	5
2.2 Omschrijving van het project	5
3 Visie op de milieu- en leefkwaliteit	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Gebiedsvisie en ruimtelijke kwaliteit	6
3.2.1 Achtergrondhistorie	6
3.2.2 Ruimtelijke kwaliteit	6
3.2.3 Functionele kwaliteit	7
3.3 Milieuaspecten	8
3.3.1 Geluid	8
3.3.2 Luchtkwaliteit	9
3.3.3 Externe veiligheid	9
3.3.4 Fysieke leefomgeving	9
3.4 Conclusie	10
4 Stappen stad-en-milieubenadering	11
4.1 Stap 1	11
4.1.1 Onderzoek naar bronmaatregelen	11
4.1.2 Onderzoek naar overdrachtsmaatregelen	11
4.2 Stap 2	11
4.2.1 Beleid hogere grenswaarden Rotterdam	11
4.2.2 Dove- of vliesgevel	12
4.3 Stap 3	13
4.3.1 Compenserende maatregelen	13
5 Stap 3-besluit	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemers van Waterside III appartementen aan de oever van de Maas, langs de Oostdijk en de Oude IJsselmondsehoofd in Rotterdam te realiseren, onder de naam 'Waterside-III'. Het initiatief is een iconisch gebouw dat gerealiseerd moet worden op het IJsselmondsehoofd. De woontoren met 21 woonlagen en commerciële plint, ligt op de scheidslijn van de woonkern Oud-IJsselmonde enerzijds en de weidse omgeving van de Maas en de grootschalige Brienenoordburg anderzijds.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan "Oud-IJsselmonde". Binnen het vigerende bestemmingsplan is de functie 'wonen' reeds toegestaan, doch voor zover binnen de vigerende contouren van de woonbestemming. Verder zal de woontoren de bouwregels van het vigerende bestemmingsplan overschrijden. Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet van dit planologische regime worden afgeweken door middel van een herziening van het vigerende bestemmingsplan.

Oud-IJsselmonde is direct ten oosten van de snelweg A16 gelegen en de snelweg heeft vanwege de Van Brienenoordbrug een hoge ligging. Uit het door Buro Bouwfysica uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer ter plaatse van de beoogde woningen wordt overschreden. Ten gevolge van wegverkeer over de A16 treden er ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste 67 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh), welke de maximale ontheffingswaarde op basis van de Wet geluidhinder overschrijdt. Doordat de geluidbelasting

ten gevolge van rijksweg A16 ter plaatse van een deel van de te realiseren woningen de maximale ontheffingswaarde overschrijdt, is het vast stellen van een hogere grenswaarde niet zonder meer mogelijk.

Omdat de geluidsbelasting van de A16 hoger is dan het wettelijk maximum kan de functie van deze panden alleen naar wonen worden veranderd als de uitzondering wordt toegepast die in de Wet geluidhinder wordt geboden: de 'dove gevel'. Dit zijn goed geïsoleerde gevels die geen te openen ramen mogen hebben ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Het toe moeten passen van meerdere dove gevels per woning is een grote belemmering voor de realisatie en/of de kwaliteit van de nieuwe woningen. Als alternatief voor een dove gevel kan een vliesgevel (een geluidsscherm aan de woningen) worden toegepast. Middels de toepassing van dove gevels en vliesgevels kan in theorie voldaan worden aan de Wet geluidhinder. Dit komt echter het wooncomfort niet ten goede, daarnaast is het onmogelijk om bij woningen met een dove gevel aan de eisen voor wat betreft de spuiventilatie uit het Bouwbesluit te kunnen voldoen. Immers, in een dove gevel zijn géén te openen ramen toegestaan. Naar het oordeel van de gemeente zal het toepassen van dergelijke gevels afbreuk doen aan de beoogde woonkwaliteit waar de gemeente naar streeft.

De Interimwet stad-en-milieubenadering kan een oplossing bieden voor het hierboven geschetste probleem. Met de stad-en-milieubenadering kan gemotiveerd van een milieukwaliteitsnorm worden afgeweken, mits dit in het belang is van zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Derhalve is het gewenst om voor de beoogde woningen Waterside II de Interimwet Stad-en Milieubenadering toe te passen. Hiertoe zullen nader te vast te stellen compenserende maatregelen worden genomen waarbij door middel van een stap 3-besluit onder

voorwaarden van de maximale grenswaarde van 53 dB kan worden afgeweken. Het realiseren van woningen (met een goede woonkwaliteit) is derhalve in het belang van doelmatig ruimtegebruik en een goede leefomgevingskwaliteit.

1.2 Interimwet stad- en-milieubenadering

Sinds 1 februari 2006 is de Interimwet stad-en-milieubenadering van kracht. Op basis van deze wet mogen gemeenten, na zorgvuldig onderzoek en onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de wettelijke milieunormen voor bodem, geluid en/of lucht. Daarbij stelt de wet geen maximum of termijn voor een afwijking.

De Interimwet stad-en-milieubenadering richt zich op het realiseren van een optimale leefkwaliteit en een effectief ruimtegebruik in de stad. De wet is ontwikkeld om bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat erg gewenst is, maar waar dit vanwege de milieunormen niet mogelijk lijkt. Door toepassing van de stad-en-milieubenadering is het mogelijk om van de wettelijke milieunormen af te wijken.

De gemeente Rotterdam heeft ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan "Oud IJsselmonde" destijds voor een stap 3-besluit gekozen. Dit in verband met de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die ten westen van de planlocatie is gelegen. In het vigerende bestemmingsplan is de ontwikkeling van onderhavig plangebied destijds niet meegenomen. Gelet op de geluidsbelasting dient voor de planontwikkeling de stad-en-milieubenadering te worden toegepast.

De wet gaat er daarbij van uit dat gemeenten in hun planvorming de zogenaamde stad-en-milieubenadering toepassen die bestaat uit drie stappen:

Stap 1: vroegtijdig integreren van milieu in het ruimtelijk plan en werken aan brongerichte maatregelen, uitgaande van een integrale benadering van de leefomgevingskwaliteit.

Stap 2: zoeken naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving.

Stap 3: als milieunormen of wettelijke procedures de gewenste stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten via een afzonderlijk besluit van de gemeenteraad afwijken van bestaande regels.

In stap 1 moet worden bekeken of de bron van milieuhinder (in dit geval de A16) aangepakt kan worden. In stap 2 is maatwerk, het optimaal benutten van de mogelijkheden binnen de wet- en regelgeving van toepassing. Met stap 3 kan (als stap 1 en 2 geen oplossing bieden) onder voorwaarden af worden geweken van milieunormen.

Zoals in onderhavige document uiteen zal worden gezet bieden stap 1 en stap 2 geen oplossing om de woningen te realiseren zonder de realisatie van een dove gevel of vliesgevel. Vanuit een visie van een optimaal leefklimaat is de gemeente voornemens de stap 3-besluit te nemen om in afwijking van de maximale hogere waarde voor buitenstedelijk verkeer (A16) op de gevels van nieuwe woningen in Waterside III een geluidsbelasting toe te staan van meer dan 53 dB.

Voor toepassing van een stap-3 besluit dient dit gemeld te worden aan de Gedeputeerde staten. Aan de melding zijn inhoudelijke eisen verbonden (artikel 11 lid 2 Interimwet). Het ontwerpbesluit volgt dezelfde procedure als een bestemmingsplanprocedure. Volgens artikel 11 van de wet dient de melding ten minste onderstaande onderdelen te bevatten:

- a. een omschrijving van het projectgebied en een of meerdere kadastrale kaarten waarop de begrenzing van dat gebied is aangegeven;
- b. het gewenste ruimtegebruik in het projectgebied, voor zover dat verband houdt met het afwijken van wettelijke voorschriften;
- c. een beschrijving van de omstandigheden op grond waarvan wordt verwacht dat het rekening houden met milieukwaliteit in de ruimtelijke planvorming, het nemen van brongerelateerde maatregelen en het optimaal benutten van wettelijke voorschriften niet toereikend zijn om zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken;
- d. de milieukwaliteitsnorm of het andere wettelijke voorschrift waarvan afwijking wordt overwogen, en;
- e. een beschrijving op hoofdlijnen van de te verwachten gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid in het projectgebied.

Dit document vormt de nadere onderbouwing en invulling van bovengenoemde criteria.

2 Planbeschrijving

2.1 Ligging plangebied

De planlocatie is gelegen aan de oever van de Nieuwe Maas in stadsdeel IJsselmonde, ten zuidoosten van het centrum van Rotterdam. De navolgende afbeeldingen tonen de ligging van het plangebied in Rotterdam en IJsselmonde. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de bestemmingsplanverbeelding. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente IJsselmonde, sectie D, perceelnummer 4650 en 6635.

2.2 Omschrijving van het project

De initiatiefnemers van onderhavig plan zijn voornemens 176 appartementen aan de oever van de Maas te realiseren, onder de naam 'Waterside-III'. De realisatie van de woontoren op het havenhoofd zal aansluiten bij de al gesitueerde bebouwing aan de Flying Dutchmanstraat. Het initiatief zal het iconische gebouw zijn, dat gerealiseerd moet worden op het IJsselmondsehoofd, ten westen van de ontwikkeling 'Waterside- Oost'. Het beoogde programma bestaat uit 176 appartementen welke zich bevinden in het midden- en hogere huursegment. In totaal bestaat het woongedeelte uit circa 11.627 m² gbo. Daarnaast wordt onder het woongedeelte een parkeergarage beoogd met in totaal 145 parkeerplaatsen. Aanvullend worden er 564 fietsparkeerplaatsen in de parkeergarage gerealiseerd. Om op de begane grond levendigheid te creëren, zal er een horecagelegenheid worden gevestigd met een bvo van 150 m². Verder is het plan om er een commerciële ruimte voor uit te baten met een bvo van 300 m² en zal er voor bewoners een sportgelegenheid gerealiseerd worden.



3 Visie op de milieu- en leefkwaliteit

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de leefomgeving van Oud-IJsselmonde en met name de omgeving van het plangebied Waterside III. Op basis van de handreiking stad-en-milieubenadering van de VNG wordt onder leefomgevingskwaliteit het volgende verstaan:

Leefomgevingskwaliteit bestaat uit een samenspel van economische, sociale, ruimtelijke en milieuhygiënische aspecten, zoals bereikbaarheid, veiligheid, schoonheid en rust. Leefomgevingskwaliteit is meer dan de som van de aspecten. De samenhang bepaalt uiteindelijk de waardering voor de omgeving. Milieubelaste locaties kunnen bijzondere ruimtelijke kwaliteiten herbergen, waarvan met behulp van de Stad & Milieubenadering meer mensen kunnen genieten

Dit hoofdstuk geeft in het kort een overzicht van de planvorming en beschrijft de visie op een zuinig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit in het plangebied Waterside III. Allereerst wordt een korte schets gegeven van het projectgebied, de achtergronden voor de herontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, waarna vervolgens wordt ingegaan op de milieuaspecten.

3.2 Gebiedsvisie en ruimtelijke kwaliteit

3.2.1 Achtergrondhistorie

Eind jaren 90 is het eerste woningbouwplan in Oud-IJsselmonde gerealiseerd dat buitendijks lag: het project Waterside 1. Al in eerdere beleidsdocumenten heeft de gemeente haar ambitie uitgesproken om Oud-IJsselmonde

verder te verstevigen en het uitbuiten van de karakter dat het gebied al eeuwen heeft: dat van een Rotterdams dorp aan de rivier. De nadruk ligt hierbij op het versterken van de woonfuncties. In het vigerende bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde' zijn daarom een aantal locaties aangewezen waarbij de wens is om woningbouw te realiseren, waaronder de locatie van Waterside II. Voor de locatie Waterside III waren de ontwikkelingen nog niet concreet genoeg en om die reden is deze ontwikkeling destijds niet meegenomen in het vigerende bestemmingsplan.

Reeds bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan werd geconcludeerd dat het plangebied een hoge geluidsbelasting heeft, vanwege de hoge ligging van de Van Brienoordbrug. Oud-IJsselmonde heeft over het geheel beschouwd geen slechte milieukwaliteit. De enige bron van milieuhinder die voor een hoge belasting van het plangebied zorgt is de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die direct ten westen van het plangebied is gelegen. Naar het oordeel van de gemeente zullen de beoogde nieuwe woningen zonder een Stap 3-besluit niet kunnen en worden gerealiseerd, en zal de woonkwaliteit van de woningen die wel worden gerealiseerd lager zijn om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder (bijvoorbeeld door gebruik van dove gevels). Juist de realisatie van Waterside III draagt bij aan de visie en ambities van de gemeente om dit gedeelte van Oud-IJsselmonde verder te versterken, waarbij ook de nadruk wordt gelegd op zuinig en doelmatig gebruik van het gebied en openbare ruimte. De beoogde woningen versterken de woonfunctie. Op het huidige terrein is verouderde bebouwing aanwezig welke niet meer zal aansluiten op de ambities van het gebied. Om op deze locatie een iconisch gebouw te realiseren zal het gebied een impuls krijgen op het gebied van leefomgevingskwaliteit.

3.2.2 Ruimtelijke kwaliteit

De wens is om dit deel van Oud-IJsselmonde, verder te ontwikkelen als woongebied waarbij aansluiting wordt gevonden bij de reeds bestaande woonfuncties. Met het bebouwen van deze locatie wordt de naastgelegen eerder gerealiseerde woningbouw aan de rivieroever afgerond. Met realisatie van dit plan wordt de kade openbaar gemaakt en vrij van autoverkeer en parkeren gehouden. Vanuit stedenbouwkundige optiek is dit een absolute kwaliteit.

De Visie Oud IJsselmonde van mei 2007 en het Masterplan Oud IJsselmonde van november 2009 vormen de voornaamste ruimtelijke kaders voor onderhavige ontwikkelingen. De visie heeft als inzet het behouden en versterken van Oud-IJsselmonde als een aantrekkelijk dorp aan de rivier. In het Masterplan Oud-IJsselmonde wordt een ontwikkeling binnen het plangebied als sleutelproject gezien. Zoals blijkt uit de visiekaart uit het masterplan Oud-IJsselmonde (zie onderstaand) werd in het masterplan al uitgegaan van het voltooiën van Waterside met een bouwblok binnen onderhavig plangebied.



Het beoogde bouwplan sluit qua maat en schaal op de bestaande bebouwingsblokken en vormt een beeldbepalend slotstuk van de wijk. Tevens is in het masterplan aangegeven dat er de locatie geschikt is voor woningbouw. Het beoogde plan sluit daarmee aan op het masterplan.

In de beleidsdocumenten worden verder de relaties met het waterfront als belangrijke punten benoemd. 'Straks kunnen wandelaars vanuit het dorp over de dijk lopen met uitzicht over de rivier. Maar ook direct langs de rivier wordt even uitwaaien een stuk aantrekkelijker. Een doorgaande recreatieroute langs de Nieuwe Maas is ook een wens die bij bewonersavonden is uitgesproken. De kade wordt groener en ook het kleine haventje is nu voor iedereen te bereiken. Met de ontwikkeling wordt het mogelijk om de openbare ruimte groen in te richten in bijvoorbeeld een klein parkje voor met trappen tot aan het water, maar het is tegelijkertijd een ruimte die kan dienen als passantenhaven in combinatie met ligplaatsen voor de seizoensvaart en historische schepen.

Dergelijke uitgangspunten zijn passend vanuit gemeentelijk beleid om de kwaliteiten van de Rotterdamse rivieren om Rotterdam levendiger, aantrekkelijker, natuurlijker en karakteristieker te maken. Hiermee levert het programma een bijdrage aan een aantrekkelijker, economisch sterker en toekomstbestendiger Rotterdam. Het programma focust zich op het verbeteren van de openbare ruimte aan en langs de rivieren.

Voor de lange termijn wordt ingezet op kleine, slimme langsverbindingen (bruggetjes over stedelijke havenbekkens, rekening houdend met scheepvaart) en personenvervoer over water om de beleving van de rivier als deltalandschap verder te versterken. De verbetering van bestaande oeververbindingen en OV-knooppunten dicht bij de rivier, als

aanjagers voor ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus, draagt hier ook aan bij.

Initiatiefnemers hechten hierbij veel waarde om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied optimaal tot uitdrukking te laten komen. In een nauw samenwerkingsverband tussen initiatiefnemers, omwonenden, gemeente en architect is het ontwerp tot stand gekomen.

De nieuwe Waterside III toren is gelegen op een zeer prominente locatie aan de Maas op de kop van het Oude IJsselmondsehoofd. De relatie met de omgeving is uniek door de verschillende schaalniveaus en karakters die het gebied kenmerken. Het gebouwonwerp speelt hier nadrukkelijk op in door de menselijke maat van de groene terrasplint en het aansluitende landschap te relateren aan de schaal van het dijklandschap en het dorp Oud-IJsselmonde. Tegelijkertijd manifesteert het gebouw zich naar de Brienenoordbrug als een speels welkomsgebaar voor de Rotterdamse metropoolregio en wordt er aan de Maaszijde een knipoog gemaakt naar de wijsheid van het water.

Vanaf het eerste concept voor de nieuwbouw Waterside III is de hogere geluidbelasting op deze locatie meegenomen in de ontwerp ideeën voor de woningen en gevelaanzichten. Het project karakteriseert zich verder door een bijzonder gevelconcept met kenmerkende oplopende loggia's en grote groene terrassen. Hierdoor ontstaat een unieke gebouwuitleg die bewoners bezoekers en omwonende met elkaar verbindt. Naast het gebouwonwerp is er veel aandacht besteedt aan de hoogwaardige landschappelijke inrichting van het gebied. Het havenhoofd wordt publiek toegankelijk en krijgt een halte van de waterbus; tevens ontstaat er een uitnodigend vriendelijk haventje en wordt er een groen park aangelegd die het project verbindt met het

dijklandschap. Het hele gebied wordt hierdoor opgewaardeerd en zal straks een prettige omgeving worden voor iedereen die in de omgeving woont en die met het gebied begaan is.

De basis voor het concept voor het gevelontwerp en indeling van de woningen is keuze mogelijkheid voor de bewoner. Zo heeft men ten aanzien van de buitenruimte keuze uit het gebruik van de geluidluwe loggia of het geluid belaste open balkon of dakterras. De keuze mogelijkheden zijn een kwaliteit. De ontworpen plattegrond en gevel is gericht op woonkwaliteit. Door het toepassen van dove gevels kan niet dezelfde kwaliteit worden bereikt zoals dat men met toepassing van het huidige ontwerp voor ogen heeft.

3.2.3 Functionele kwaliteit

De Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Daarnaast wordt er in de woonvisie aangegeven dat de gewenste ontwikkelrichting ten aanzien van het woonmilieu 'Wonen aan de rivier' is. Het planinitiatief maakt onderdeel uit van het woonmilieu "Wonen aan de rivier". De gewenste ontwikkelrichting, zoals opgenomen in de Woonvisie 2030, betreft onder andere uitbreiding van de woningbouw middels verdichting. De planlocatie betreft een deels verouderd terrein, gelegen in bestaand stedelijk gebied. Door het terrein te bebouwen is er sprake van verdichting, waardoor de ontwikkeling in lijn is met het beleid.

"Wonen aan de rivier" is daarnaast een bijzonder Rotterdams woonmilieu met een unieke kwaliteit. Het is aantrekkelijk voor een diverse groep bewoners en wint aan aantrekkingskracht door verdere invulling op en direct rondom de rivier. Het kent een variërend woonprogramma, welke buiten het centrum

bestaat uit een mix van gestapeld en grondgebonden, goedkoper maar ook exclusief wonen (Woonvisie 2030 (2016)). Kortom: een aantrekkelijk woonmilieu voor een diverse doelgroep.

Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad.

Naar verwachting groeit het aantal inwoners en huishoudens in de gemeente en regio Rotterdam tot 2030. Geconfronteerd met de planvoorraad is er in de gemeente Rotterdam sprake van een resterende opgave van 20.280 woningen, regionaal bedraagt de resterende opgave 33.510 woningen. De nut en noodzaak om de woningen te realiseren is van belang om te kunnen voldoen aan de grote opgave die voor de gemeente ligt de komende jaren.

Het initiatief Waterside III, waarin 176 appartementen in het midden- en hoge segment beoogd worden, voorziet verder ook in een kwalitatieve behoefte. Uit de confrontatie tussen vraag en aanbod van vrije sector huurwoningen in de gemeente Rotterdam blijkt dat er in de periode 2014-2024 jaarlijks marktruimte is voor tussen de +375 en +1.475 additionele huurwoningen in de vrije sector. De totale marktruimte voor additionele huurwoningen in de vrije sector tot 2024 bedraagt tussen de +3.750 en +14.750 in de gemeente Rotterdam. Ook hier kan worden herleid dat de woningbouwopgave een forse investering nodig heeft. Het bouwen langs het water is belangrijk om zowel in een kwantitatieve als kwalitatieve behoefte te voorzien.

De gemeente Rotterdam werkt aan het in balans brengen van de woningvoorraad. Er is echter te weinig planvoorraad

aanwezig om in de behoefte van het midden- en hoge huursegment te voorzien. De marktruimte is immers dusdanig dat er ook na ontwikkeling van Waterside-oost behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen en er geen onaanvaardbare leegstand ontstaat.

3.3 Milieuaspecten

Uit de voorgaande paragrafen is een visie gegeven op de achtergrondhistorie van de ontwikkeling, alsmede de beoogde visie op het plangebied. Het staat voorop dat de gemeente de ambitie, om wonen aan de rivier, verder wil versterken en het initiatief kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Rotterdam is echter een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is een van de aspecten die de leefkwaliteit bepalen naast bijvoorbeeld voorzieningen, bereikbaarheid, kwaliteit van de publieke ruimte en sociale veiligheid.

Bij de vaststelling van het vigerend bestemmingsplan 'Oud-IJsselmonde' is reeds vastgesteld dat het gebied geen slechte milieukwaliteit bevat. Vanwege de ligging van de Van Brienoordbrug, welke ook hoog is gelegen, vormt geluidsbelasting het enige belemmerende milieuaspect. Omdat de ontwikkeling niet passend is binnen het vigerende bestemmingsplan is er opnieuw onderzoek gedaan om hiermee inzicht te krijgen in een goed woon- en leefklimaat. Uit de verrichte onderzoeken is gebleken dat het gebied passend is voor woningbouw, met als aandachtspunt het compenseren van de hoge geluidsbelasting van de A16.

3.3.1 Geluid

Het wegverkeer is de enige wettelijke geluidsbron die relevant is voor dit bestemmingsplan. De nieuwe geluidsgevoelige objecten liggen niet binnen de geluidszone van een luchtvaartterrein, een spoorweg of een industrieterrein. Op basis van het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op rijksweg A16 en de Oostdijk de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, daarnaast overschrijdt de geluidbelasting ten gevolge van rijksweg A16 over een gedeelte van het plangebied de maximale ontheffingswaarde. Zoals blijkt uit het onderzoek zijn maatregelen ter reductie van de geluidbelasting niet mogelijk of stuiten op deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige-, verkeerskundige-, vervoerskundige-, landschappelijke-, of financiële aard.

Bron	Max. geluidbelasting (variabel)	
	Grens woonbestemming	Ontwerp april 2021
A16	≤48-67 dB*	≤48-66 dB*
Oostdijk	≤46-57 dB**	≤46-57 dB**
Flying Dutchmanstraat (30 km/uur)	30 dB	31 dB
Scheepvaarthaven	39-57 dB	39-57 dB
Gecumuleerd wegverkeer na aftrek	50-67 dB	51-66 dB
Gecumuleerd wegverkeer zonder aftrek	54-69 dB	55-68 dB

*Oostgevel ≤48 dB

**Noordgevel ≤46 dB

In bovenstaande tabel zijn de berekende geluidswaarden opgenomen. Vanwege de voornoemde overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient derhalve procedure hogere grenswaarde te worden doorlopen. Daar de geluidbelasting ten gevolge van rijksweg A16 eveneens de maximale grenswaarde overschrijdt is het vaststellen van een hogere grenswaarde niet zonder meer mogelijk.

Derhalve zal voor deze woningen de Interimwet Stad- en Milieubenadering worden toegepast. Hiertoe zullen in het plangebied nader vast te stellen compenserende maatregelen worden genomen waarbij door middel van een Stap 3 besluit onder voorwaarden van de maximale grenswaarde van 53 dB kan worden afgeweken (tot 67 dB). Een verdere beschouwing is te lezen in hoofdstuk 4.

3.3.2 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt op basis van de gegevens in de NSL-monitoringstool. Geconcludeerd wordt dat de waarden ruim onder de norm liggen.

3.3.3 Externe veiligheid

Transport over het water

Het plangebied is op circa 25 meter van de wal van de Nieuwe Maas gelegen. Deze vaarweg maakt deel uit van Corridor Rotterdam – Duitsland en is opgenomen in het Basisnet water. Deze vaarweg kent geen PR 10-6-risicocontour. Het plangebied binnen het plasbrandaandachtsgebied van deze waterweg. De bouwdelen binnen deze zone dienen te voldoen aan de aanvullende eisen die gesteld zijn in afdeling 2.16 van het Bouwbesluit 2012. Bij het ontwerp zal hiermee rekening worden gehouden.

Transport over de weg

Op meer dan 200 meter van het plangebied zijn de rijkswegen A16 en A15 gelegen. Gezien de ruimtelijke scheiding (resp. 380 meter en 3.600 meter) vormen de PR 10-6 en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van deze wegen. De risico's als gevolg van het transport van

gevaarlijke stoffen over de weg (toxisch scenario) zijn daarom meegenomen in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

Transport over het spoor

Op circa 2.300 meter van het plangebied is de spoorlijn Rotterdam Lombardijen - Rotterdam CS gelegen. Gezien de ruimtelijke scheiding vormen de PR 10-6-risicocontour en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van deze spoorlijn. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (toxisch scenario) zijn meegenomen in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

Buisleidingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de 1%-letaliteitsafstand van buisleidingen. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie.

Inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen een PR 10-6-risicocontour of een invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. De risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie.

3.3.4 Fysieke leefomgeving

Naast de milieuaspecten van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid is de beleving van de fysieke leefomgeving van belang. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het plangebied in samenhang met het gebied Oud-IJsselmonde. Doel hierbij is om aan te geven dat realisatie van Waterside II een absolute meerwaarde biedt voor het versterken van de leefomgevingskwaliteit van Oud-IJsselmonde.

Oud-IJsselmonde bestaat uit twee buurten: Oud-IJsselmonde (de oude dorpskern) en De Veranda. In het westelijk deel van de wijk ligt sinds 1997 de nieuwbouwlocatie De Veranda, gelegen tussen de Nieuwe Maas en de Kuip / de Stadionweg. Langs het water bevinden zich zeven wooncomplexen met ongeveer 1.200 woningen met een maximale hoogte van 15 verdiepingen. IJsselmonde was eeuwenlang een zelfstandig dorp aan de rivier. Het dorpsleven speelde zich verder af langs het dijklint met de karakteristieke bebouwing van de Beneden- en Bovenstraat. De dijk zelf was tot aan de negentiende eeuw overigens grotendeels onbebouwd. Aan de voet van de dijk lagen de boerderijen en het uitgestrekte polderland.

De jaren zestig werden voor Oud-IJsselmonde de periode van de grote ingrepen. Met de aanleg van de hoge Deltadijk ging de innige relatie tussen het dorp en de rivier verloren. In 1965 werd de Van Brienenoordbrug feestelijk geopend. De brug met het aanliggende verkeersplein sloeg een enorme bres in het lint van de Bovenstraat. Ook de Koninginneweg werd in tweeën gedeeld. De impact van de brug was enorm.

De ontwikkeling aan de Flying Dutchmanstraat ligt in de wijk Waterside en grenst aan de reeds bestaande bebouwing van de wijk. Die bebouwing is in de vorm van vier blokken diagonaal op de kade gesitueerd. Hierdoor blijft er steeds een driehoekige vorm over tussen de bebouwing en de kade die is opgevuld met parkeren en een omheind stuk groen. Aan het water ligt een verlaagd wandelpad waarover je langs het water kunt wandelen. Het pad begint bij de jachthaven en stopt ter hoogte van de Flying Dutchmanstraat. Beide plangebieden grenzen aan het rivierfront van het dorp Oud-IJsselmonde. Het rivierfront kent verschillende sferen. De locatie Waterside II grenst aan de insteekhaven. Deze wordt op dit moment gebruikt als aanmeerplaats voor schepen.

Ook is er een opstapplaats voor de watertaxi en ligt er een damwand en boothuis die hoort bij het woonhuis op het IJsselmondsehoofd.

Op dit moment is het terrein verouderd, welke niet ten goede komt van een goede beleving van de fysieke (leef)omgeving). Het terrein dat ook grenst aan de insteekhaven, het gebied tussen de twee locaties in, wordt door Rijkswaterstaat gebruikt als opslaglocatie en als parkeerplaats. Dit terrein is omheind met een hoog hek. Kortom het plangebied kan een impuls gebruiken.

Met de realisatie van Waterside III wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van de rivieroever. De rivieroever veranderen in een aangenaam verblijfsgebied, op het Eiland van Brienenoord komt een prachtig getijdenpark, het bedrijvenpark Stadionweg wordt flink opgeknapt en de monumentale Kuip krijgt een tweede leven. Het recreatieve Rondje van Stadionpark verbindt alle gebieden met elkaar. Dat maakt Oud-IJsselmonde tot een markante plek in Rotterdam. De kans ligt er in het verder verstevigen en uitbuiten van het karakter dat IJsselmonde al eeuwen heeft; dat van een Rotterdams dorp aan de rivier.

Rondom Waterside zijn verder geen zware bedrijfsactiviteiten aanwezig. Aan de andere kant van de dijk is op de oever volop bedrijvigheid. Echter, de ontwikkeling van Waterside III is gelegen buiten de milieucontouren van deze bedrijven en vormt derhalve ook geen belemmering.

De ontwikkeling van Waterside III kan daarnaast voor de woningen gelegen aan de lint Bovenstraat zorgen voor een positief effect op het akoestisch klimaat voor deze woningen. Juist vanwege de markante bebouwing die wordt beoogd in Waterside III kan dit zorgen voor een afschermende werking voor geluidsbelasting afkomstig van de Van

Brienenoordbrug. Het levert daarmee naast een positief effect op de kwaliteit van de fysieke omgeving, ook een positief effect op de leefomgevingskwaliteit van het gebied. Met de realisatie van Waterside III kan de locatie weer een prominente plek krijgen als belangrijke knooppunt aan de rivier en de leefomgeving van Oud-IJsselmonde versterken.

3.4 Conclusie

Oud-IJsselmonde heeft over het geheel beschouwd geen slechte milieukwaliteit. De enige bron van milieuhinder die voor een hoge belasting van het plangebied zorgt is de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die direct ten westen van het plangebied is gelegen. Ondanks dat langs de A16 schermen van 1 tot 3 meter hoog aanwezig zijn ligt de geluidsbelasting op de gevels van de beoogde woningen in Oud-IJsselmonde in de meeste gevallen boven de maximaal toegestane geluidsbelasting van 53 dB die geldt voor de geluidsbelasting vanaf buitenstedelijke wegen op nieuwe geluidsgevoelige objecten.

De luchtkwaliteit in Oud-IJsselmonde is vergelijkbaar met de luchtkwaliteit in het grootste deel van het stedelijk gebied van Rotterdam, er wordt voldaan aan de wettelijke normen. Zowel het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over de A16 en de rivier als het overstromingsrisico buitendijks zijn laag. De ruimtelijke kwaliteit in Oud-IJsselmonde is wellicht bovengemiddeld, maar niet uitzonderlijk hoog, mede door de ontwikkelingen vanaf de jaren zestig is het gebied sterk geïsoleerd geraakt van de rest van de stad. Het enige mogelijke negatief effect betreft de geluidsbelasting afkomstig van de A16. De A16 zorgt voor een hoge geluidsbelasting op bijna alle gevels van de beoogde woningen. Bij deze woningen zal er sprake zijn van vermindering van woonkwaliteit door de hoge geluidsbelasting vanaf de A16. Er bestaat een reële kans op negatieve effecten op de gezondheid vanwege deze hoge

geluidsbelasting. De verminderde woonkwaliteit en de kans op negatieve gezondheidseffecten zullen zoveel mogelijk moeten worden beperkt of gecompenseerd, en zullen moeten worden afgewogen tegen het belang van het kunnen realiseren van woningen op de beoogde locaties. Deze afweging vindt plaats in paragraaf 4.3.

4 Stappen stad-en-milieubenadering

De Interimwet stad-en-milieubenadering richt zich op het realiseren van een optimale leefkwaliteit en een effectief ruimtegebruik in de stad. De wet is ontwikkeld om bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat erg gewenst is, maar waar dit vanwege de milieunormen niet mogelijk lijkt. Door toepassing van de stad-en-milieubenadering is het mogelijk om van de wettelijke milieunormen af te wijken. De gemeente Rotterdam heeft ten behoeve van het bestemmingsplan "Oud IJsselmonde" destijds voor een stap 3-besluit gekozen. Dit in verband met de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die ten westen van de wijk is gelegen. Voor onderhavig initiatief is door Buro Bouwfysica een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Op basis van het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de rijksweg A16 over een gedeelte van het plangebied de maximale grenswaarde (53 dB) overschrijdt. Voor de overschrijdingen van de maximale grenswaarde van de rijksweg A16 is een procedure hogere grenswaarde niet mogelijk. Om die reden is gekeken naar de stad-en-milieubenadering. Essentieel is dat milieuaspecten vanaf het begin worden meegenomen in ruimtelijke plannen en daarmee een integraal onderdeel vormen van het plan. Voor de integrale planvorming (inclusief milieuaspecten) is de stad en milieubenadering ontwikkeld, die in drie stappen verloopt. Hierna volgt een beschouwing van de drie benodigde stappen.

4.1 Stap 1

Het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming op lokaal niveau integreren van milieubelangen, in combinatie met het zoveel mogelijk treffen van brongerichte maatregelen

4.1.1 Onderzoek naar bronmaatregelen

Voor onderhavige locatie is gekeken naar de effecten van het toepassen van bronmaatregelen bestaande uit het toepassen van geluidreducerend asfalt of snelheidsverlaging. Een snelheidsverlaging is niet wenselijk, welke ook niet zal leiden tot een verlaging van de overschrijding van de maximale ontheffingswaarden.

De Rijksweg A16 is in de bestaande situatie reeds voorzien van geluidarm ZOAB-asfalt. De geluidbelasting door het verkeer op de snelwegen zou verder kunnen worden beperkt door het vervangen van deze wegdekverharding door een stiller type wegdekverharding. Daarbij kan worden gedacht aan het gebruik van zogenoemd dubbellaags ZOAB-asfalt. Dit is echter een zeer omvangrijke maatregel die niet kosteneffectief is voor de beoogde ontwikkeling. Het toepassen van geluidreducerend asfalt is verder vanuit financieel oogpunt niet gewenst en daarnaast zal het toepassen van een geluidarm asfalt er niet toe leiden dat dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt bereikt.

4.1.2 Onderzoek naar overdrachtsmaatregelen

Naast maatregelen bij de bron is er ook gekeken naar maatregelen tussen de bron en ontvanger. Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afschermende maatregelen. Een verdubbeling van de afstand tussen de weg en de ontvanger levert een geluidsreductie op van 3 dB. Gezien de afstand tot de Rijksweg A16 en de omvang van de

ontwikkellocaties kan een significante afstandsvergroting niet worden gerealiseerd. Momenteel staan er langs de weerszijden van de A16 ter hoogte van het plangebied geluidschermen variërend van 1 meter tot 3 meter hoog. Een verhoging van de bestaande geluidschermen langs de oostzijde van de A16 met 3 meter levert beperkte geluidsreductie op.

Er is daarnaast gekeken naar maatregelen die binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder worden geboden zoals maatregelen bij de ontvanger of overdrachtsgebied. Het toepassen van (geluids)schermen tussen de bron en plangebied (langs de Oostdijk) is slechts effectief wanneer deze zeer hoog zijn. Inpassing van dergelijke schermen stuit op financiële, stedenbouwkundige en veiligheidstechnische bezwaren.

4.2 Stap 2

Het maximaal benutten van de ruimte die de bestaande wetgeving reeds biedt: maatwerk

4.2.1 Beleid hogere grenswaarden Rotterdam

Aangezien de voorkeursgrenswaarde in de voorliggende situatie wordt overschreden, dienen er hogere waarden aangevraagd te worden. Hierbij dient aangesloten te worden op het Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder van de gemeente Rotterdam. Hogere waarden kunnen op grond van het geluidbeleid van de gemeente Rotterdam worden verleend indien aan de ontheffingsvoorwaarden wordt voldaan:

- Er dient minimaal één geluidluwe gevel aanwezig te zijn en indien van toepassing minimaal één geluidluwe buitenruimte per woning;
- De cumulatieve geluidbelasting (L_{den}) ten gevolge van wegverkeer op de geluidluwe gevel/buitenruimte van

woningen mag niet hoger zijn dan 53 dB (na aftrek conform artikel 3.4 Rmg 2012);

- Wanneer geen sprake is van een buitenruimte wordt middels de aanwezigheid van een geluidluwe gevel voorzien in voldoende kwaliteit.

Uit de berekeningen kan het volgende worden geconcludeerd t.a.v. het gemeentelijk beleid:

- Het is gezien de locatie niet redelijkerwijs mogelijk om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. De voorgestelde bron- en overdrachtsmaatregelen sorteren niet voldoende effect, zijn niet doelmatig, dan wel ontmoeten bezwaren van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard'
- De geluidbelasting vanwege de A16 (max. 67 dB) en Oostdijk (max. 57dB) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en voldoet voor de A16 niet aan de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 53 dB;
- Geluidluwe gevels zijn zonder aanvullende maatregelen zeer beperkt aanwezig. Door de hoge ligging van de A16 wordt het geluid weinig afgeschermd door de gebouwen. De nieuwe woningen in het plan zullen daarom zonder aanvullende maatregelen geen geluidluwe buitenruimte hebben;
- Het scheepvaartlawaai van maximaal 57 dB wordt wel als relevante geluidsbron aangemerkt, maar is voor de ruimtelijke verantwoording en de bouwkundige uitwerking ondergeschikt aan het wegverkeerslawaai.

Geconcludeerd kan worden dat het ontwerp niet volledig kan voldoen aan het gemeentelijke hogere waarden beleid. Dit betekent dat het initiatief slechts binnen de kaders van de Wet geluidhinder past wanneer de gevels doof worden uitgevoerd.

4.2.2 Dove- of vliesgevel

Zoals in paragraaf 4.2.1 is te lezen voldoet het ontwerp niet (geheel) aan het gemeentelijk hogere waarden beleid, voor zover de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden. Nu de maatregelen bij de bron, dan wel overdrachtsmaatregelen niet toereikend zijn, zal de ontwikkeling enkel mogelijk zijn wanneer maatregelen worden genomen bij de ontvanger in de vorm van dove gevels of vliesgevels.

Dove gevels zijn goed geïsoleerde gevels die geen te openen delen mogen hebben ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Dove gevels hoeven niet te worden getoetst aan de in de Wet geluidhinder vastgelegde normen. Het toepassen van een dove gevel biedt de mogelijkheid woningen te kunnen bouwen op locaties waar de maximale geluidsbelasting wordt overschreden. De toepassing van dove gevels voor nieuwbouwplannen stuit echter op bezwaren vanwege de afbreuk die het doet aan de leefomgevingskwaliteit. Het is naar het oordeel van initiatiefnemers en de gemeente niet de gewenste oplossing voor een optimale leefomgevingskwaliteit.

Zoals in dit document is beschreven zijn initiatiefnemers voornemens een hoogwaardige ontwikkeling te realiseren. Doelstelling is om het gebied weer de kwaliteiten te doen herleven van een aantrekkelijker, natuurlijker en karakteristieker gebied langs de kades. Het programma focust zich op het verbeteren van de openbare ruimte aan en langs de rivieren.

De locatie aan de Nieuwe Maas en de beperkte ruimte binnen het kavel geven aanleiding tot een alzijdige oriëntatie. De woningen worden gegroepeerd rondom een centrale kern waarin de ontsluiting is opgenomen. Door het alzijdige

karakter van de toren is sprake van enkelzijdige woningen die in zijn geheel aan een hoogbelaste zijde zijn gelegen. Ook de helft van alle hoekwoningen ligt in zijn geheel aan gevels met een geluidbelasting boven het maximum van 53 dB.

Het toepassen van dove gevels zal het uitzicht vanuit de woningen op de omgeving, als het uitzicht vanaf het water richting de bebouwing niet bevorderen. Juist de openheid richting het water en de openbare ruimte is een van de belangrijkste kwaliteiten van het gebied. Een volledige afscherming van de betreffende woningen door een dove gevel of vliesgevel (die geheel aan de wettelijke bepalingen voldoet en dus in het geheel geen te openen delen bevat) is hiermee in strijd en belemmert de beleving van deze kwaliteiten in ongewenste mate.

Naast de architectonische en ruimtelijke bezwaren van dove en/of vliesgevels zal het toepassen van dergelijke gevels tevens een afbreuk doen aan het leefklimaat in de woningen. Bij toepassing van dove gevels wordt afbreuk gedaan aan de woonkwaliteit doordat de ramen niet open kunnen. Woningen kunnen maar in beperkte mate worden gespuid, het zomercomfort is minder en de directe interactie met de buitenlucht is zeer beperkt. Bij een vliesgevel wordt eveneens de woonkwaliteit verminderd, doordat deze lastig schoon te maken is. Bij een loggia of een binnenbalkon neemt de ruimte binnen de woning af en wordt de mogelijkheid om de woning in te delen beperkt. Bovendien brengen deze maatregelen hogere kosten met zich mee bij de realisatie van de woningen, zeker als het per woning om meerdere gevels gaat. Deze gevel heeft dan geen te openen delen, waardoor de relatie met de groene en open omgeving goeddeels verloren kan gaan. De voorziening beperkt de flexibiliteit bij de planuitwerking en levert tevens geen optimale woonkwaliteit.

Het toepassen van dove gevels levert daarnaast ook spanningsvelden op met het Bouwbesluit, namelijk het kunnen spuien van woonruimten. Dit wil zeggen dat hevige rookontwikkeling o.i.d. in een woonruimte snel moet kunnen worden afgevoerd. De meest voor de hand liggende manier is door het raam open te zetten, dove gevels mogen echter geen ramen hebben die open kunnen.

Het voldoen aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder van 53 dB voor de A16 vormt echter, zonder dat dit aanzienlijk ten koste gaat van de woonkwaliteit, een onmogelijkheid. Middels de toepassing van dove gevels en vliesgevels kan in theorie voldaan worden aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit komt echter het wooncomfort niet ten goede, daarnaast is het onmogelijk om bij woningen met een dove gevel aan de eisen voor wat betreft de spuiventilatie uit het Bouwbesluit te kunnen voldoen. Immers, in een dove gevel zijn géén te openen ramen toegestaan.

Om de ontwikkeling te kunnen realiseren, binnen de uitgangspunten die gemeente en initiatiefnemers samen hebben vastgesteld, dient de keuze voor toepassing van dove gevels achterwege te worden gelaten. Het brengt geen positieve bijdrage aan een goede leefomgevingskwaliteit. Een stap 3-besluit is derhalve noodzakelijk.

4.3 Stap 3

Het afwijken van wettelijke milieunormen voor bodem, geluid, lucht, stank en ammoniak.

In de onderbouwing bij de stap 3-besluit die in de volgende fase wordt opgesteld zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan compenserende maatregelen. Deze compensatie wordt bij voorkeur verkregen binnen het aspect

geluid, maar kan ook worden gezocht in kwaliteitsverbetering van andere aspecten. Het plan heeft betrekking op de introductie van woningen in een bestaand woongebied. Van een belangrijke verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving zal daarom geen sprake zijn. Hierna zal worden besproken waarom de gemeente van mening is, dat ondanks een hoge geluidsbelasting, er toch middels compenserende maatregelen, een goede leefomgevingskwaliteit kan worden gewaarborgd.

4.3.1 Compenserende maatregelen

De Interimwet stad-en-milieubenadering biedt de mogelijkheid om af te wijken van de wettelijke milieunormen met betrekking tot geluid, zie artikel 2 sub a Interimwet stad-en-milieubenadering. Het bevoegd gezag (gemeenteraad) mag enkel een stap-3 besluit nemen als hij tot het oordeel is gekomen dat het rekening houden met milieukwaliteit in de ruimtelijke planvorming, het nemen van brongerelateerde maatregelen en het optimaal benutten van wettelijke voorschriften niet toereikend zijn om zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken.

Zoals hierboven is beschreven bij stap 1 en 2 zijn maatregelen ter reductie van de geluidbelasting niet mogelijk of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige-, verkeerskundige-, vervoerskundige-, landschappelijke-, of financiële aard. Daarom is ervoor gekozen om tegelijk met de procedure van het bestemmingsplan een stap 3-besluit te nemen om af te wijken van de wettelijke geluidsnorm van 53 dB die geldt voor de geluidsbelasting vanaf buitenstedelijke wegen op nieuwe geluidsgevoelige objecten.

Een cruciaal onderdeel van de stad-en-milieubenadering zijn de compenserende maatregelen. Deze maatregelen moeten

ervoor zorgen dat de totale leefomgevingskwaliteit van het gebied een positieve impuls krijgt en de gezondheidssituatie wordt gewaarborgd. Alleen dan is afwijken van de milieunorm onder stap 3 van de stad-en-milieubenadering mogelijk.

In het akoestisch onderzoek wordt beschreven in hoeverre rekening wordt gehouden met de hogere geluidsbelasting. Bij de voorgestelde compensatiemaatregelen staat het realiseren van een goed woon- en leefklimaat centraal. Bewoners krijgen de keuzemogelijkheid om zowel gebruik te maken van een afgesloten geluidluwe buitenruimte als geluidsbelaste open buitenruimte. Door het ontwerp dusdanig in te richten kan minimaal 1 verblijfsruimte geörienteerd worden op de geluidluwe buitenruimte, waardoor bewoners met een geopend raam kunnen slapen. Daarnaast zal door het toepassen van een hogere contactgeluidsisolatie burengeluiden worden verminderd.

Door het treffen van onderstaande (combinaties van) haalbare maatregelen wordt het woon- en leefklimaat op deze locatie geoptimaliseerd:

- Karakteristiek binnenniveau 30 dB;
- Contactgeluidisolatie tussen woningen van 5 tot 10 dB boven de Bouwbesluiteisen;
- Een afsluitbare en geluidluwe buitenruimte per woning met buitenluchtcondities;
- Een tweede, niet afsluitbare buitenruimte per woning;
- Positionering van tenminste 1 verblijfsruimte per woning aan de afsluitbare buitenruimte;
- Gebalanceerde ventilatie en koeling.

In het plan is mede vanwege de relatief hoge geluidbelasting vanaf het begin gestreefd naar een extra hoge kwaliteit van de woonomgeving. De voorgenomen ontwikkeling leidt, uitgaande van het hoogwaardige stedenbouwkundige plan tot een sterke verbetering van de leefomgevingskwaliteit

zowel in het plangebied en heel Oud-IJsselmonde. De bereikte kwaliteiten in de woonomgeving kunnen ook mede worden beschouwd als compensatie voor de hoge aanwezige geluidsbelasting in het plangebied. Deze kwaliteiten komen vooral tot uiting in:

- de bijzondere kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp (waaronder de optimale benutting van kwaliteitskenmerken van het gebied, zoals de ligging aan de Nieuwe Maas);
- de hoge kwaliteitseisen die aan de bebouwing worden gesteld;
- de bovengemiddelde kwaliteitseisen die aan de inrichting van de openbare ruimte worden gesteld;
- de positieve akoestische effecten op de bestaande woningen aan de Bovenstraat;
- het gebied ten oosten van de planontwikkeling zal groen worden ingericht, waardoor het gebied een aantrekkelijke groene inrichting krijgt waarbij er sprake is van een aangename en aantrekkelijke verblijfsklimaat. In de openbare ruimte wordt ingezet op diverse vormen van het beleven van de rivier.

Conclusie

Samenvattend concludeert het gemeentebestuur dat compensatie van het stap 3-besluit in dit geval een positieve bijdrage levert aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. De kwaliteit van Oud-IJsselmonde is over het algemeen te beschouwen als goed, met uitzondering van de hoge geluidsbelasting afkomstig van de Van Brienoordbrug. Door de compenserende maatregelen, in combinatie met de overige maatregelen van het plan, gericht op een optimale leefomgevingskwaliteit, is er ondanks een hoge geluidsbelasting sprake van een goede leefomgevingskwaliteit.

Een stap 3-besluit is noodzakelijk om de ontwikkeling Waterside III te kunnen realiseren, zonder een onevenredige afbreuk te doen aan de beoogde leefomgevingskwaliteit. De compenserende maatregelen waarborgen een goede leefomgevingskwaliteit.

5 Stap 3-besluit

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op XXX besloten toepassing te geven aan artikel 2 van de Interimwet Stad- en milieubenadering ten behoeve van woningbouw in het bestemmingsplan Waterside III.

Het stap 3-besluit heeft betrekking op het afwijken van de maximale waarde voor buitenstedelijk wegverkeerslawaaï van 53 dB (artikel 83 lid 1 van de Wet geluidhinder), vanaf de Rijksweg A16 op de gevels van de beoogde nieuwe woningen.

Op grond van dit stap 3-besluit geldt voor de nieuwe woningen die het bestemmingsplan 'Waterside III' mogelijk maakt, in afwijking van het gestelde in artikel 83 lid 1 Wet geluidhinder, een maximale hogere waarde vanwege buitenstedelijk wegverkeerslawaaï van 63 dB. Voor een volledig overzicht is in de tabel ook de hogere waarden aangegeven die het college op basis van de Wet geluidhinder heeft vastgesteld. Het stap 3-besluit van de gemeenteraad betreft echter alleen de waarden die in de laatste kolom zijn aangegeven.

Weg	Berekende geluidsbelasting (dB)	Hogere waarden Wgh (dB)	Stap 3-besluit (dB)
A16	67	-	67
Oostdijk	57	57	-

Aan de toepassing van de nieuwe norm zijn de volgende compensatiemaatregelen verbonden:

- Een afsluitbare en geluidluwe buitenruimte per woning met buitenluchtcondities;
- Een tweede, niet afsluitbare buitenruimte per woning;
- Positionering van tenminste 1 verblijfsruimte per woning aan de afsluitbare buitenruimte;
- Gebalanceerde ventilatie en koeling;
- Het bereiken van een hoge kwaliteit in de woonomgeving. Deze kwaliteiten komen vooral tot uiting in:
 - de bijzondere kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp (waaronder de optimale benutting van kwaliteitskenmerken van het gebied, zoals de ligging aan de Nieuwe Maas);
 - de hoge kwaliteitseisen die aan de bebouwing worden gesteld;
 - de bovengemiddelde kwaliteitseisen die aan de inrichting van de openbare ruimte worden gesteld;
 - de positieve akoestische effecten op de bestaande woningen aan de Bovenstraat;
 - het gebied ten oosten van de planontwikkeling zal groen worden ingericht, waardoor het gebied een aantrekkelijke groene inrichting krijgt waarbij er sprake is van een aangename en aantrekkelijke verblijfsklimaat. In de openbare ruimte wordt ingezet op diverse vormen van het beleven van de rivier.
- Karakteristiek binnenniveau 30 dB;
- Contactgeluidisolatie tussen woningen van 5 tot 10 dB boven de Bouwbesluiteisen;

www.bro.nl | info@bro.nl

Hoofdvestiging Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

Bijlage 3 Hogere waardenbesluit



**Gemeente
Rotterdam**

Aanvraag Omgevingsvergunning

Stadsontwikkeling
Bouw- en Woningtoezicht

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bwt-vergunningen@rotterdam.nl

Ons kenmerk:

Datum:

Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

Bestemmingsplan Waterside III

1. Aanleiding

In verband met het bestemmingsplan Waterside III dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor 176 woningen op Oude IJsselmondsehoofd.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat hogere waarden dienen te worden vastgesteld. Voor een deel van het plan wordt de Interimwet stad-en-milieubenadering (Interimwet) toegepast, omdat voor een deel de woningen bij toepassing van de Wet geluidhinder alleen gebouwd kan worden door gebruik te maken van gevels met niet te openen delen. Bij dit plan leidt dit tot een te groot verlies aan woonkwaliteit. Omdat het plan wel gewenst is, wordt de Interimwet toegepast om het plan toch mogelijk te maken en tegelijkertijd een goede woon- en leefomgevingskwaliteit te waarborgen.

In dit ontwerpbesluit worden de hogere waarden krachtens de Wet geluidhinder vastgesteld. In een apart raadsbesluit (stap-3 besluit) wordt met toepassing van de Interimwet de vervangende norm vastgesteld voor dat gedeelte van het plan waarbij moet worden afgeweken van de normen van de Wet geluidhinder. Deze waarden en de daaraan verbonden voorwaarden worden in dit besluit opgenomen. Het ontwerp van het stap-3 besluit ligt tegelijk met dit ontwerpbesluit ter inzage.

De locatie staat op kaart vermeld in de bijlage bij het akoestisch onderzoek.



Figuur 4.1: Impressie van de te realiseren wooncomplex, gezien vanaf de Nieuwe Maas



2. Onderzoek

Het besluit is gebaseerd op het Akoestisch onderzoek wegverkeers- en scheepvaartlawaaï 'Waterside III te Rotterdam' van Buro Bouwfysica van 19 april 2022 kenmerk: 18306.08v3. In het onderzoek is berekend wat de geluidbelasting is van wegverkeer. Aan de geluidsnormen voor de andere wettelijke bron(nen) wordt voldaan. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de geluidsbelasting te beperken en op welke wijze aan het Ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam wordt voldaan. In verband hiermee en in verband met de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan Waterside III wordt in het onderzoek ook aandacht besteed aan de niet-wettelijke bronnen: wegverkeer op 30 km/u wegen en scheepvaartverkeer.

Het akoestisch onderzoek ligt bij dit besluit ter inzage.

Uit het rapport blijkt dat de geluidsbelasting bij verschillende woningen hoger is dan de voorkeurswaarde, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend. Voor de woningen waarvoor de geluidbelasting hoger is dan de maximaal te verlenen hogere waarde worden geen dove gevels toegepast, maar worden met toepassing van de Interimwet hogere waarden verleend.

3. Overweging

Het akoestisch rapport voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en geeft voldoende informatie over de akoestische situatie. In het rapport wordt een motivering gegeven voor de aangevraagde hogere waarden. In het stap-3 besluit Deze staat hieronder weergegeven.

Maatregelen

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

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen
- gevelmaatregelen

Wegverkeer

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen en geluidgevoelige gebouwen is 48 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor nieuwe woningen in stedelijk gebied als gevolg van een snelweg niet hoger zijn dan 53 dB. Als gevolg van binnenstedelijke wegen geldt een maximale hogere waarde voor nieuwe woningen van 63 dB.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen in de vorm van maatregelen op verkeerskundig gebied zoals verlaging van de verkeersintensiteit, verlaging van de maximum snelheid, wijziging van de verkeerssamenstelling of een wijziging van de route voor zwaar vrachtverkeer, is niet onderzocht. Zowel de A16 als de Oostdijk vervullen een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie.

A16

De Rijksweg A16 is in de bestaande situatie reeds voorzien van geluidarm ZOAB-asfalt. De geluidbelasting door het verkeer op de snelwegen zou verder kunnen worden beperkt door het vervangen van deze wegdekverharding door een stiller type wegdekverharding. Daarbij kan worden gedacht aan het gebruik van zogenoemd dubbellaags ZOAB-asfalt. Dit is echter een zeer omvangrijke maatregel die niet kosteneffectief is voor de beoogde ontwikkeling en levert beperkte geluidsreductie op en is daardoor ondoelmatig.

Oostdijk

Met een bronmaatregel in de vorm van een stiller wegdek (bijv. dunne deklagen B) op de Oostdijk over een effectieve lengte kan de geluidbelasting worden gereduceerd met 2 tot 3 dB. Het toepassen van een stiller wegdek is alleen zinvol indien de aanleg hiervan kan worden



meegenomen en past binnen de reguliere beheers-/onderhoudscyclus van de weg. Dit onderhoud wordt binnen afzienbare termijn niet voorzien. Vervanging van een bestaand wegdek door een geluidreducerende verharding is niet kosteneffectief voor de beoogde ontwikkeling en is daardoor ondoelmatig.

Overdrachtsmaatregelen

A16

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen.

Vergroten van de afstand tussen de A16 en de planlocatie is niet mogelijk. De locatie en de omgeving bieden daarvoor geen mogelijkheden.

Momenteel staan er langs weerszijden van de A16 ter hoogte van het plangebied geluidschermen variërend van 1 meter tot 3 meter hoog. Een verhoging van de bestaande geluidschermen langs de oostzijde van de A16 met 3 meter is niet kosteneffectief voor de beoogde ontwikkeling en levert beperkte geluidsreductie op en is daardoor ondoelmatig.

Oostdijk

In theorie is het mogelijk door middel van een geluidsschermd langs de Oostdijk de geluidbelasting op de gevel te reduceren. Daar sprake is van een stedelijke situatie leidt plaatsing van een geluidsschermd langs de Oostdijk tot bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Daarnaast heeft een geluidsschermd voor de hogere verdiepingen geen effect.

Gevelmaatregelen

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

Cumulatie van geluid

Op de locatie is geen sprake van verschillende wettelijke bronnen. Cumulatie hoeft daarom niet te worden beschouwd.

Geluidluwe gevel en buitenruimte

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

Aan de voorzijde van de woningen worden gesloten loggia's gerealiseerd met permanente buitenluchtkwaliteit. Daardoor is de achterliggende gevel aan te duiden als geluidluw. Dit resulteert er in dat wordt voldaan aan de voorwaarden van het ontheffingsbeleid. In het plan is bij alle woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte aanwezig.

Daarnaast wordt in het eerdergenoemde stap-3-besluit op grond van de Interimwet beschreven welke maatregelen en voorzieningen aanvullend worden getroffen om een goed woon- en leefklimaat mogelijk te maken.

Conclusie

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

4. Zienswijzen

De zienswijzen zijn nog nader in te vullen bij het definitief besluit.

5. Besluit

Gelet op artikel 83 en 110a van de Wet geluidhinder en gezien het stap-3-besluit Interimwet stad- en milieubenadering besluiten burgemeester en wethouders van Rotterdam voor het bestemmingsplan Waterside III de hogere waarden vanwege wegverkeer onder de navolgende voorwaarden als volgt vast te stellen:



1. Geluidluwe gevel:

De woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.

2. Voorwaarden stap-3 besluit:

- per woning wordt tenminste één verblijfsruimte aan de afsluitbare buitenruimte gepositioneerd
- in de woning wordt een binnenniveau gerealiseerd van 30 dB;
- tussen de woningen wordt contactgeluidisolatie gerealiseerd van 5 tot 10 dB boven de Bouwbesluiteisen
- per woning wordt een afsluitbare en geluidluwe buitenruimte per woning met buitenluchtcondities gerealiseerd
- per woning wordt een tweede, niet afsluitbare buitenruimte gerealiseerd
- de woningen worden voorzien van een gebalanceerde ventilatie en koeling
- in de woonomgeving wordt een hoge kwaliteit gerealiseerd. Dit komt onder meer als volgt tot uiting:
 - het gebied ten oosten van de planontwikkeling zal groen worden ingericht, waardoor het gebied een aantrekkelijke groene inrichting krijgt waarbij er sprake is van een aangename en aantrekkelijke verblijfsklimaat
 - in de openbare ruimte wordt ingezet op diverse vormen van het beleven van de rivier

Vast te stellen hogere waarden:

Voor rekenpunten, rekenhoogte en locaties: zie het akoestisch rapport.

Wegverkeer

Zoneplichtige weg: A16			
locatie	bestemming/ aantal	rekenpunt	hogere waarde in dB
Oude IJsselmondsehoofd Kadastraal bekend Sectie D, perceel 6635 en 4650	176 Woningen	westzijde	67
		zuidzijde	63
		noordzijde	63

Zoneplichtige weg: Oostdijk			
locatie	bestemming/ aantal	rekenpunt	hogere waarde in dB
Oude IJsselmondsehoofd Kadastraal bekend Sectie D, perceel 6635 en 4650	176 Woningen	westzijde	55
		zuidzijde	57
		oostzijde	52

Andere wettelijke regelingen

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

Namens het college van Burgemeester en Wethouders,
de directeur van het cluster Stadsontwikkeling,

Voor deze het Hoofd afdeling Ruimte, Wonen en Milieu,
daartoe bevoegd krachtens door het college van B en W verleend mandaat in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2021 (gemeentebblad 2021-213, zoals nadien gewijzigd), het BOOO AD 2021 (gemeentebblad 2021-212, zoals nadien gewijzigd) en het BOOO SO 2020 (gemeentebblad 2021-98, zoals nadien gewijzigd),



mevrouw L.A. Vonk

Procedure

Op het nemen van een besluit hogere waarde is afdeling 3.4 van de Algemene bestuurswet van toepassing. Verder is in de Wet geluidhinder bepaald, dat een ontwerpbesluit hogere waarde tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd.

Het ontwerpbesluit hogere waarde, inclusief de relevante stukken wordt zes weken ter inzage gelegd. Aan belanghebbenden wordt in deze periode de gelegenheid geboden om zienswijzen mondeling en/of schriftelijk in te dienen.

Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht aan het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, per adres DCMR Milieudienst Rijnmond, ten name van bureau Ruimtelijke Ontwikkeling, Postbus 843, 3100 AV Schiedam. Voor het indienen van mondelinge zienswijzen kunnen belanghebbenden binnen de genoemde termijn contact opnemen met de DCMR.

Hierna wordt het besluit hogere waarden zo snel mogelijk doch uiterlijk tegelijkertijd met het bestemmingsplan vastgesteld. Indien het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp, of in beroep zodanig wijzigt, dat het ontwerpbesluit hogere waarden niet meer daarin voorziet zal een nieuwe procedure voor het vaststellen van hogere waarden gevolgd worden.

Bijlagen

Akoestisch onderzoek wegverkeers- en scheepvaartlawaaï 'Waterside III te Rotterdam' van Buro Bouwfysica van 19 april 2022 kenmerk: 18306.08v3.

Ontwerp stap-3-besluit Interimwet stad- en milieubenadering.

