AANTEKENEN

De gemeenteraad van Rotterdam
Voor deze: de directeur Stadsontwikkeling
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Atrium | Parnassusweg 737
NL-1077 DG Amsterdam
Postbus 94700
NL-1090 GS Amsterdam

Bankrekening (Stichting Derdengelden)
Iban: NL31 RABO 0103 3545 49
Swift/bic: RABONL2U

mr. [redacted]
Advocaat
T +31 (0)20 [redacted]
F +31 (0)20 [redacted]
E [redacted]@cms-dsb.com
I cms.law

Onze ref. AIJ/2022/11901092
Uw ref. Gemeenteblad Rotterdam, 2022, 271627 (ontwerpbestemmingsplan Schiekadeblok)

Betreft: zienswijze Urban Minds B.V. en CENTRAL010 B.V. op ontwerpbestemmingsplan Schiekadeblok

27 juli 2022

Geachte leden van de gemeenteraad,

De directie van Urban Minds B.V. ("Urban Minds") en CENTRAL010 B.V. ("C010") heeft mij verzocht om onderstaande zienswijze te geven over het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok". Deze zienswijze betreft het ontwerpbestemmingsplan als bedoeld in de kennisgeving in het Gemeenteblad van Rotterdam d.d. 17 juni 2022, met kenmerk 271627 (zie **bijlage 1**).

1. INLEIDING

1.1 C010 is eigenaar van de grond met opstallen aan de Delftsestraat 11A-F, alsmede de vier appartementsrechten aan de Delftsestraat 15A en 15B. Betreffende registergoederen zijn gesitueerd in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok".

1.2 Urban Minds is actief in de projectontwikkeling en is aan C010 gelieerd.

Alle diensten worden verleend op grond van een overeenkomst van opdracht met CMS Derks Star Busmann N.V., statutair gevestigd in Amsterdam. Op deze overeenkomst zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van CMS Derks Star Busmann N.V., welke zijn gedeponeerd bij de griffie van de rechtbank Amsterdam onder nummer 84/2020 en waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden kunnen worden geraadpleegd op cms.law en worden op verzoek verstrekt. CMS Derks Star Busmann N.V. is in Nederland ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30201194 en in België in het RPR Brussel onder nummer 0877.478.727. Het BTW-nummer van CMS Derks Star Busmann N.V. in Nederland is NL8140.16.479.B01 en in België BE 0877.478.727.

CMS Derks Star Busmann maakt deel uit van CMS, de organisatie van Europese advocatenkantoren. In bepaalde gevallen wordt CMS gebruikt als een merk of als de bedrijfsnaam van, of om te refereren aan, enkele of alle leden of hun kantoren. Meer informatie vindt u op www.cms.law.

CMS kantoren en gelieerde kantoren wereldwijd: Aberdeen, Abu Dhabi, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Beirut, Belgrade, Bergen, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Johannesburg, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Mombasa, Monaco, Munich, Muscat, Nairobi, Oslo, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Shanghai, Sheffield, Singapore, Skopje, Sofia, Stavanger, Strasbourg, Stuttgart, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb en Zurich.

1.3 Urban Minds heeft – geheel in lijn met de 'Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok' (mei 2020) – een plan uitgewerkt voor de herontwikkeling van het Schiekadeblok. Dit plan is uitgewerkt als het alternatief voor het door de gemeente uitgewerkte plan, waarop het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd. De laatste versie van het plan van Urban Minds (juli 2022) is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing over het plan van Urban Minds gevoegd, waarover meer in onderdeel 2 van deze zienswijze. Ik merk daarbij op dat in het plan van Urban Minds de door de gemeente beoogde volumes op de spoorstrook en de perrontoren een-op-een overeenkomen met de volumes in het ontwerpbestemmingsplan. Het verschil tussen het plan van de gemeente en het plan van Urban Minds zit hem in de locatie van de hoge toren.

1.4 Aan de hand van deze zienswijze verzoekt C010 u om het door Urban Minds uitgewerkte plan bij uw verdere besluitvorming te betrekken. Indieners verwijzen in dit kader naar vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, die als volgt luidt:

> *"In het stelsel van de Wro is een bestemmingsplan het ruimtelijke instrument waarin de wenselijke toekomstige ontwikkeling van een gebied wordt neergelegd. De raad moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening houden met een particulier initiatief betreffende ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid kan worden beoordeeld."*[1]

1.5 In dit kader wijs ik er voor alle duidelijkheid op dat het indienen van een zienswijze op een ontwerpbestemmingsplan een toegestane en tijdige wijze is om een particulier initiatief kenbaar te maken. Het beoordelen van een dergelijk initiatief is dan geen vrijblijvendheid:

> *"Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad eveneens onvoldoende gemotiveerd waarom hij de ruimtelijke aanvaardbaarheid van [...] niet heeft beoordeeld op basis van de door [...] overgelegde stukken, aangezien het plan pas op 19 december 2017, enkele maanden na indiening van deze stukken, is vastgesteld. Het indienen van een verzoek in een zienswijze is een passende en gebruikelijke manier om een ruimtelijk initiatief kenbaar te maken. De raad moet van concrete initiatieven die tijdig kenbaar zijn gemaakt en waarvan de ruimtelijke aanvaardbaarheid kan worden beoordeeld bezien of die in het plan als zodanig kunnen worden bestemd. De raad mocht zich niet aan deze verplichting onttrekken met de enkele verwijzing dat daarvoor omgevingsvergunningen kunnen worden aangevraagd op grond van afwijkingsbevoegdheden in het plan. Het besluit berust in zoverre ook niet op een deugdelijke motivering. Het betoog slaagt."*[2]

1.6 Hierna licht ik toe waarom het door Urban Minds uitgewerkte plan – indien daarvoor gekozen zou worden – in alle opzichten beter zou uitpakken voor de totale herontwikkeling van het Schiekadeblok dan het door de gemeente uitgewerkte plan.

---

[1] Zie recent bijvoorbeeld nog ABRvS 4 mei 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1309, r.o. 10.3.

[2] Zie ABRvS 5 februari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:374, r.o. 9.5.

2. RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

2.1 De gemeente Rotterdam is al langere tijd bekend met het plan van Urban Minds voor het Schiekadeblok. Urban Minds heeft reeds in februari 2019 meegedaan aan een door de gemeente georganiseerde marktconsultatie over de herontwikkeling van het Schiekadeblok. Bij die gelegenheid heeft Urban Minds een indrukwekkend ontwerp van het gerenommeerde architectenbureau UN Studio (bekend van onder andere het ontwerp van de Erasmusbrug) voor hoogbouw aan de Delftsestraat gepresenteerd. Nadien heeft Urban Minds haar plan op een aantal onderdelen aangepast en vervolgens verder uitgewerkt tot het plan zoals het nu is.

2.2 Ter gelegenheid van onderhavige zienswijze heeft Urban Minds het – eveneens gerenommeerde – adviesbureau Aveco de Bondt ingeschakeld om haar plan van een ruimtelijke onderbouwing te voorzien (en daarbij de verschillen met de plannen van de gemeente aan te geven), zodat u de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan kunt beoordelen. De ruimtelijke onderbouwing d.d. 25 juli 2022 voeg ik als **bijlage 2** bij deze zienswijze. Ik zal hieronder een aantal van de belangrijkste bevindingen uit de ruimtelijke onderbouwing toelichten. Het betreft enkel een samenvatting op hoofdlijnen, waarbij ik opmerk dat de ruimtelijke onderbouwing integraal onderdeel uitmaakt van deze zienswijze.

De zes pijlers in de Nota van Uitgangspunten

2.3 Zoals hiervoor al even aan de orde kwam, heeft Urban Minds haar plan uitgewerkt aan de hand van de Nota van Uitgangspunten ("NvU") van mei 2020. Dit beleidsdocument bevat zes pijlers. Aveco de Bondt concludeert dat het plan van Urban Minds op één pijler (kwaliteit) gelijk scoort met het door de gemeente gepresenteerde plan en op vijf van de zes pijlers uit de NvU beter aansluit dan het door de gemeente gepresenteerde plan:

- De zogenoemde 'Rotterdamse laag' (zijnde de onderbouw) van de door Urban Minds beoogde toren zal aansluiting vinden op de Rotterdamse laag van bestaande panden. Zulks terwijl de Rotterdamse laag in het plan van de gemeente circa 43 meter bedraagt, hetgeen afwijkt van de gemeentelijke hoogbouwvisie (die een Rotterdamse laag van tussen de 15 en 25 meter voorschrijft).
- Het plan van Urban Minds voorziet in een beter zichtbare en veiligere voetgangersverbinding (beter qua sociale veiligheid en ook wat betreft het windklimaat). Deze verbinding komt in de gemeentelijke plannen juist in het nauw.
- Het plan van Urban Minds geeft ruimte voor een groter verblijfsgebied met een beter windklimaat en meer/betere bezonning.
- In het plan van Urban Minds kunnen 500 woningen worden gerealiseerd, dat zijn er 124 meer dan in het plan van de gemeente. Ook op dit punt is er een betere aansluiting met de NvU omdat in de NvU qua programma de nadruk op 'wonen' ligt.
- Als het plan van Urban Minds wordt uitgevoerd, is het mogelijk om de 'paarse doelgroep' aan te trekken (in de NvU beschreven als ondernemend, besluitvaardig, carrièregericht gericht op merken/taken) in de Rotterdamse laag van de toren. De (kantoor)ruimten in deze laag hebben een (directe) relatie met de 'oranje doelgroep' (in de NvU beschreven als creatief uitbundig, vlot, uitdaging aangaan, impulsief, extravert) in het Schieblock.

2.4 Wat betreft de laatste twee bullet points in voorgaande alinea (ten aanzien van het te ontwikkelen programma) voeg ik voor de duidelijkheid onderstaande tabel in met een vergelijking tussen het programma zoals vervat in het stedenbouwkundig plan waarop het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd, en het programma in het plan van Urban Minds.

SCHIEKADEBLOK *NvU - Stedenbouwkundigplan - ontwikkelplan Urban Minds*	Wonen		Kantoren			Voorzieningen			
	Schietoren *(wooneenh.)*	Perrontoren *(wooneenh.)*	Spoorstrook *high-end BVO (m²)*	Schietoren *paars BVO (m²)*	Schieblock *oranje BVO (m²)*	Schietoren *plint BVO (m²)*	Perrontoren *plint BVO (m²)*	Perrontoren *hotel/kantoor BVO (m²)*	Spoorstrook *plint BVO (m²)*
Nota van Uitganspunten (model 2A), *BVO (m²) is inschatting*	476	200	40.500	8.000	*bestaand*	1.000	1.500	0	1.500
Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok (26-10-2021)	376	200	37.064	3.149	*bestaand*	475	1.729	3.672	3.297
Ontwikkelplan Urban Minds (juli 2022)	500	200	37.064	9.617	*bestaand*	1.020	1.729	3.672	3.297

De Hoogbouwvisie 2019

2.5 Wat betreft de Hoogbouwvisie 2019 merkt Aveco de Bondt op dat het plan van Urban Minds hierop beter aansluit dan het gemeentelijke plan zoals vervat in het ontwerpbestemmingsplan:

- Het plan van Urban Minds voldoet aan de voorwaarde dat boven de Rotterdamse laag maximaal 50 procent van de totale onderbouw als toren bebouw mag worden. In het plan van de gemeente bedraagt het oppervlak van de toren circa 88 procent van de onderbouw, in het plan van Urban Minds is dit 50 procent.
- Zoals hiervoor al aan de orde kwam, heeft de Rotterdamse laag in het plan van Urban Minds een hoogte van 20 meter, waarmee aan de Hoogbouwvisie wordt voldaan (vereiste van een Rotterdamse laag tussen de 15 en 25 meter). Dit geldt niet voor het plan van de gemeente, aangezien de onderbouw in dat plan 43 meter hoog is en dus (ruim) afwijkt van de Rotterdamse laag zoals die ter plaatse aanwezig is.

2.6 Kortom, het stedenbouwkundig plan van de gemeente waarop het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd, voldoet niet aan de Hoogbouwvisie 2019. Het plan van Urban Minds wel.

Akoestiek

2.7 Ten aanzien van het onderwerp 'geluid' merkt Aveco de Bondt in de ruimtelijke onderbouwing onder andere het volgende op:

- Ter plaatse van het plangebied zijn verschillende geluidbronnen aanwezig waarbij voor de woontoren de geluidbelasting vanwege het nabijgelegen spoortracé het meest relevant is. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal met maximaal 16 dB overschreden worden en de maximale ontheffingswaarde met 3 dB. Woningbouw is op grond van de Wet geluidhinder op de door de gemeente beoogde plek dus niet mogelijk zonder ingrepen als dove gevels et cetera.
- De locatie waarop Urban Minds hoogbouw heeft voorzien ligt 30 meter verder van het spoor, waardoor de maximale ontheffingswaarde niet overschreden zal worden.

- Illustratief voor de problemen waar het gemeentelijke plan verder tegenaan zal lopen, is de situering van poppodium Annabel juist direct tegen de door de gemeente beoogde woontoren aan. De richtafstand uit de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' kan daardoor niet worden aangehouden, zodat bewoners met geluidsoverlast zullen worden geconfronteerd en de exploitant van het poppodium met klachten. Dit kan alleen worden voorkomen middels het nemen van zeer drastische maatregelen (zoals een doos-in-doosconstructie voor de grote zaal), door de gemeente een 'zwaar isolatiepakket' genoemd. Geluidadviesbureau Peutz heeft de gemeente dit scenario afgeraden en juist geadviseerd om poppodium Annabel te verplaatsen (zie **bijlage 3**).
- Anders dan in het door de gemeente uitgewerkte plan, worden milieugevoelige en milieubelastende activiteiten in het plan van Urban Minds uit elkaar gehouden (zoals door Peutz dus ook geadviseerd). Zo is het voorstel om poppodium Annabel te verplaatsen naar een andere locatie (onder het maaiveld, op de locatie waar het plein is voorzien). Op die manier is er voor omwonenden geen geluidhinder te verwachten en kan aan de richtafstanden uit de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG worden voldaan.

2.8 Urban Minds sluit zich aan bij het oordeel van Aveco de Bondt dat het gemeentelijk plan wat betreft het onderwerp akoestiek niet uitvoerbaar en toekomstbestendig is nu het pand waar poppodium Annabel thans gevestigd is (een pand van C010) gesloopt zal moeten worden om de vereiste zware geluidwerende maatregelen te nemen (zie in dit verband ook onderdeel 3 van deze zienswijze), terwijl er een beter alternatief beschikbaar is dat aansluit bij het door Peutz aan de gemeente gegeven advies.

Windklimaat

2.9 Bij het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek gevoegd. Aveco de Bondt heeft het windklimaat ook laten onderzoeken (door SimStudio International Consultants). Hieruit volgt onder meer dat:

- In het plan van Urban Minds is hoogbouw voorzien aan de zuidzijde van het Schiekadeblok. Hierdoor ontstaat er – ten opzichte van het gemeentelijke plan – meer ruimte voor de wind en zal er naar verwachting geen windhinder optreden.
- Voor het plan van de gemeente geldt dat er veel maatregelen (zoals een windsleuf) nodig zijn om een enigszins aanvaardbaar windklimaat te realiseren. Verwacht wordt dat het windklimaat in het stedenbouwkundig plan van de gemeente niet kan voldoen aan NEN-norm 8100. Dit leidt tot windhinder en zelfs een verhoogde kans op windgevaar.
- Bovendien zijn in het kader van het windklimaat niet alle varianten van hoogbouw (die het bestemmingsplan mogelijk maakt) onderzocht.

Cultuurhistorie

2.10 Ter zake het behoud van beeldbepalende gebouwen wijst Aveco de Bondt op de nota 'Schiekadeblok en Rotterdam Central District', zoals op 20 februari 2018 vastgesteld door het College van B&W. Meer in het bijzonder is het volgende van belang:

- Op de locatie waar Urban Minds hoogbouw heeft voorzien, zijn ingevolge voornoemde nota geen beeldbepalende gebouwen gesitueerd.
- In de gemeentelijke plannen zal de woontoren gedeeltelijk ter plaatse van het als beeldbepalend aangemerkte Schieblock worden gebouwd. Dit pand is juist wel aangemerkt als pand met een stedenbouwkundige betekenis en monumentale waarde. In het ontwerpbestemmingsplan wordt ten onrechte gesteld dat het realiseren van grotere aantallen woningen niet mogelijk is zonder (gedeeltelijke) sloop va het Schieblock. Dit is niet juist. Immers, op de door Urban Minds beoogde locatie van de hoge toren is het mogelijk om 500 woningen (376 in het plan van de gemeente) te bouwen zonder sloop van beeldbepalende gebouwen of gebouwen met monumentale waarde.

2.11 Naar de mening van Urban Minds zijn de in het ontwerpbestemmingsplan gemaakte keuzes in het licht van het bovenstaande onnavolgbaar en is het plan van Urban Minds een beter plan, kijkend naar de Nota van Uitgangspunten, Hoogbouwvisie 2019 en ruimtelijke aspecten als akoestiek, het windklimaat en de cultuurhistorische waarde van de omgeving.

3. AANWIJZING MODERNISERINGSGEBIED WRO

3.1 De in het plangebied gesitueerde gronden van C010 zijn in het ontwerpbestemmingsplan voorzien van de aanduiding 'wetgevingszone – moderniseringsgebied'. Uit artikel 17.2 van het ontwerpbestemmingsplan volgt dat dit betekent dat de gronden zijn aangewezen tot moderniseringsgebied in de zin van artikel 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening. C010 en Urban Minds menen dat het van toepassing verklaren van artikel 3.5 van de Wro in onderhavig geval op oneigenlijke gronden plaatsvindt en in strijd is met de Wro.

3.2 Artikel 3.5 van de Wro is bedoeld voor gevallen waarin de publiekrechtelijke bestemming wordt gehandhaafd, maar bestaande panden gemoderniseerd moeten worden of gesloopt en vervangen door nieuwbouw van soortgelijke bebouwing (in nagenoeg gelijke omvang).

3.3 In onderhavig geval is echter de aanduiding 'wetgevingszone – moderniseringsgebied' niet op de percelen van C010 geplaatst omdat de bebouwing aldaar gemoderniseerd zou moeten worden. Dit kan ten eerste simpelweg worden afgeleid uit het feit dat de gemeente op diverse momenten heeft benadrukt belang te hechten aan juist het behoud van de huidige bebouwing aan de Delftsestraat. Dit staat zowel in de Rotterdamse Omgevingsvisie, als in de Nota van Uitgangspunten voor het Schiekadeblok, als in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarin staan teksten als:

> "*De cultuurhistorisch waardevolle na-oorlogse panden aan de Delftsestraat en het Schieblock worden behouden en krijgen een ruime bestemming om de huidige bijzondere bedrijvigheid te behouden. Daarnaast wordt het gebied dynamisch en aantrekkelijk om te verblijven door het bestemmen van (nacht)horeca en terrassen.*"

3.4 Hoewel Urban Minds een andere mening is toegedaan ten aanzien van het belang van behoud van alle bebouwing aan de Delftsestraat (zie het kopje 'cultuurhistorie' in deel 2 van deze zienswijze), toont de gang van zaken aan dat de aanduiding 'wetgevingszone – moderniseringsgebied' om een andere reden aan de percelen moet zijn toegekend.

3.5 Die reden is evident de wens van de gemeente om op de door haar beoogde locatie, maar ook op korte afstand tot poppodium Annabel (gevestigd op gronden van C010) woningen te realiseren. Deze woningbouw is om akoestische redenen enkel mogelijk indien poppodium Annabel (wel gevestigd op grond van C010) in een 'doos-in-doos-constructie' (lees: een soort betonnen bunker) wordt geplaatst. Daarbij merk ik overigens nog op dat voor het realiseren van de 'dood-in-doos-constructie' sloop-nieuwbouw nodig is, terwijl uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan nu juist volgt dat de panden van C010 behouden moeten blijven en enkel gerenoveerd (zie paragraaf 4.2.9 van de toelichting). Op dit punt is het ontwerpbestemmingsplan dus innerlijk tegenstrijdig.

3.6 Kortom, de aanwijzing tot moderniseringsgebied is in dit geval dus niet zozeer ingegeven omwille van het opknappen of moderniseren van panden van C010 omdat deze zo nodig aan modernisering of vervanging toe zouden zijn, maar om akoestische belemmeringen weg te nemen voor de woningbouwplannen van de gemeente op een ander perceel dan dat van C010. Daarvoor is artikel 3.5 van de Wro echter niet bedoeld. De aanwijzing kan wat C010 betreft dan ook geen stand houden.

3.7 Bovendien is de aanwijzing tot moderniseringsgebied dermate vaag en niet uitgewerkt, dat de aanwijzing leidt tot strijd met de rechtszekerheid. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet, ook niet in globale termen, hoe de gewenste modernisering vormgegeven zou moeten worden. Ook om die reden kan de aanwijzing geen stand houden.

4. FINANCIELE HAALBAARHEID VAN PLANNEN

4.1 In opdracht van Urban Minds heeft Bureau Bouwcoördinatie Nederland B.V. ("BBN") onderzoek gedaan naar de financiële haalbaarheid van de plannen van zowel de gemeente als Urban Minds. Dit in het kader van artikel 3.1.6, lid 1, aanhef en sub f van het Besluit ruimtelijke ordening. Ik voeg de rapportage van BBN als **bijlage 4** bij deze zienswijze (met daarbij een aantal stukken waarop BBN zich heeft gebaseerd en die niet openbaar zijn of niet makkelijk vindbaar zijn).

4.2 Uit het onderzoek van BBN volgt dat de bouwkosten voor het realiseren van de hoge woontoren conform het stedenbouwkundig plan van de gemeente substantieel hoger liggen dan die voor het realiseren van de hoge toren zoals opgenomen in het ontwikkelplan van Urban Minds. Het verschil ontstaat enerzijds door de maatregelen die in het gemeentelijk plan nodig zijn om windhinder (en -gevaar) te voorkomen, maar ook door de ruwbouw-, gevel-, afbouw-, en installatiekosten. Deze zijn hoger in het plan van de gemeente door het ranke ontwerp van de beoogde toren. Daarnaast is efficiëntie van de woonplattegronden hierbij een belangrijke factor, aldus BBN.

4.3 De geschatte bouwkosten voor de door de gemeente beoogde woontoren liggen volgens BBN tussen de EUR 730,- en EUR 800,- (exclusief BTW) per vierkante meter gebruiksoppervlak (GO) hoger dan in het plan van Urban Minds. Tot slot geeft BBN aan dat in het ontwikkelplan van Urban Minds per bouwlaag circa 15 procent meer vierkante meters gebruiksoppervlak gerealiseerd kan worden, wat een positief effect heeft op de financiële haalbaarheid.

4.4 Het voorgaande leidt ertoe dat de totale bouwkosteninvestering voor de door de gemeente beoogde woontoren (ten opzichte van het plan van Urban Minds) circa EUR 23.000.000 tot EUR 25.000.000 (exclusief BTW) hoger uitkomt. Dit ziet enkel toe op het woonprogramma in de hoge toren, zonder rekening te houden met de mogelijkheid tot het realiseren van extra vierkante meters in de woontoren zoals door Urban Minds beoogd.

4.5 In de notitie van BBN zijn de bouwkosten van de kantoren in de onderbouw niet berekend. Het is de verwachting, kijkend naar de omvang van beide onderbouwen (gemeente en Urban Minds) en het verschil in complexiteit, dat een financiële analyse van de onderbouw zal uitwijzen dat het plan van Urban Minds voor de onderbouw financieel (ook) een beter plan is.

4.6 Gelet op het voorgaande is het ontwerpbestemmingsplan volgens Urban Minds in financieel opzicht niet uitvoerbaar, hetgeen aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staat.

5. CONCLUSIE

5.1 Gelet op het voorgaande, verzoeken C010 en Urban Minds de gemeenteraad van Rotterdam:

1. Het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok" niet in de huidige vorm vast te stellen.
2. Het plan van Urban Minds als uitgangspunt te nemen voor een nieuw ontwerpbestemmingsplan.
3. Af te zien van het aanwijzen van de percelen van C010 tot moderniseringsgebied in de zin van artikel 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening;
4. Indien er toch voor wordt gekozen om het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen; goed te motiveren hoe deze keuze zich verhoudt tot het plan van Urban Minds (met inachtneming van al hetgeen in deze zienswijze en de bijlagen daarbij is aangevoerd).

5.2 Tot slot verzoek ik u C010 en Urban Minds van de verdere besluitvorming op de hoogte te houden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

CMS
law·tax·future

Bijlage 1

Gemeente Rotterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Rotterdam

Nr. 271627
17 juni
2022

Kennisgeving ontwerpbestemmingsplan Schiekadeblok, ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden Wet Geluidhinder Schiekadeblok en het vastgestelde m.e.r.-beoordelingsbesluit

Bestemmingsplan

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat met ingang van vrijdag 17 juni 2022 gedurende een periode van zes weken (dus tot en met donderdag 28 juli 2022) het ontwerpbestemmingsplan 'Schiekadeblok' (NL.IMRO.0599.BP1108Schiekadebl-on01) voor een ieder ter inzage ligt.

Terinzagelegging

Bovengenoemde stukken kunt u na het maken van een afspraak inzien tijdens hieronder genoemde openingstijden. Een afspraak is te maken via telefoon: 010 267 2514 of via e-mail bir@rotterdam.nl .

Informatiecentrum gemeente Rotterdam, Timmerhuis, Halvemaanpassage 1, 3011 AH Rotterdam.
Openingstijden: dinsdag, woensdag en donderdag van 09.00 tot 13.00 uur

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken voor eenieder ter inzage ligt en te raadplegen is via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Schiekade, de Delftsestraat, het Delftseplein en het spooremplacement.

Het bestemmingsplan faciliteert een gebiedsontwikkeling met de realisatie van nieuwbouw en renovatie en transformatie van bestaande panden. Van de bestaande panden wordt vastgelegd welke bestemmingen en welk gebruik mogelijk is. Ook is de mogelijkheid gegeven om op te hogen en aan te bouwen teneinde de transformatie mogelijk te maken. Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van twee nieuwe torens mogelijk. Beide torens zijn bestemd voor wonen, deels voor kantoren en hebben een plint met verschillende functies. Eén toren kan worden gerealiseerd nabij of deels ter plaatse van het Schieblock. De andere toren wordt mogelijk gemaakt aan de zijde van het Delftseplein. De zone naast het spoor wordt bestemd als ontwikkellocatie voor een kantorencomplex. Onder het binnenhof en de zone naast het spoor kan één ondergrondse parkeergarage met de ingang aan de westelijke zijde op de Schiestraat worden gerealiseerd. Het binnenhof blijft openbaar gebied met de ambitie om er een levendig en groen plein van te maken waar men elkaar kan ontmoeten. Langs de bebouwing is ruimte voor terrassen en via het plein is de Luchtsingel bereikbaar.

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Gedurende bovengenoemde termijn kan eenieder over het ontwerpbestemmingsplan schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken aan de gemeenteraad, door tussenkomst van de directeur van Stadsontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen, Postbus 6575, 3002 AN Rotterdam. Tevens kunnen gedurende deze termijn door eenieder mondeling gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt. Voor het maken van een afspraak kunt u op werkdagen contact opnemen met telefoonnummer 06-48458953.

Uw schriftelijke zienswijze dient voorzien te zijn van uw naam, adres, woonplaats, handtekening en e-mailadres.

Informatieavond

In Salsability, Delftseplein 36, wordt op maandag 27 juni van 19.00 tot 20.30 uur een informatieavond gehouden over het ontwerpbestemmingsplan. De informatieavond kent geen vast programma. U kunt op elk tijdstip binnenkomen en het ontwerpbestemmingsplan inzien. Er zijn verschillende ambtenaren aanwezig aan wie u vragen kunt stellen over de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage ligt.

Ontwerpbesluit Wet geluidhinder

Tevens ligt ook het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van maximaal 650 woningen verdeeld over twee nieuwe woontorens. Dit zijn geluidgevoelige objecten. De voorkeurswaarden voor geluid, zoals aangegeven in de Wet geluidhinder, zullen worden overschreden vanwege het wegverkeer op de Schiekade, Hofplein, Weena en Heer Bokelweg. En het railverkeer van de spoorweg Rotterdam-Dordrecht.

Omdat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen.

Het ontwerpbesluit is te raadplegen via www.overheid.nl.

Zienswijzen ontwerpbesluit Wet geluidhinder

Belanghebbenden kunnen een schriftelijke zienswijzen over het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder richten aan het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, per adres DCMR Milieudienst Rijnmond, ter attentie van bureau Ruimte en Leefomgeving, Postbus 843, 3100 AV Schiedam. Voor het indienen van mondelinge zienswijzen kunnen belanghebbenden binnen de genoemde termijn contact opnemen met het Adviesloket bureau Ruimte en Leefomgeving van de DCMR (010-246 8300).

Uw schriftelijke zienswijze dient voorzien te zijn van uw naam, adres, woonplaats, handtekening en e-mailadres.

M.e.r.-beoordelingsbesluit

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken tevens bekend dat op 7 juni 2022 een besluit genomen is ten aanzien van de m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan 'Schiekadeblok'.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling die ten behoeve van het bestemmingsplan is gemaakt, blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen te verwachten zijn voor het milieu die het maken van een milieueffectbeoordelingsrapport dan wel een milieueffectrapportage rechtvaardigen.

Het besluit is te raadplegen op www.overheid.nl en is als bijlage bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit, waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit belanghebbende rechtstreeks treft.

Rotterdam, 17 juni 2022

Burgemeester en wethouders voornoemd,

namens dezen,

Mevr. H.M. van Bockxmeer

Algemeen directeur cluster Stadsontwikkeling

CMS
law·tax·future

Bijlage 2

Aveco de Bondt

onderzoekt ontwerpt adviseert

Ruimtelijke onderbouwing Schiekadeblok

Ontwikkelplan Urban Minds

datum 25 juli 2022

projectnummer 222360

Rapport

Aveco de Bondt BV
Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven - Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten
T +31 88 004 82 12
info@avecodebondt.nl
avecodebondt.nl

Ruimtelijke onderbouwing Schiekadeblok Rotterdam

project	Ruimtelijke onderbouwing Schiekadeblok Rotterdam	**datum**	25 juli 2022
projectnummer	222360	**referentie**	222360_AdB_RAP_0001_v1.0
projectleider	[redacted]		
opdrachtgever	CENTRAL010 B.V.		
postadres	Amstelveenseweg 500 1081 KL AMSTERDAM		
contactpersoon	E. van Berkel		
status	Definitief		
versie	1.0		
auteur	[redacted]		
	[redacted]		
paraaf			
gecontroleerd	[redacted]		

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Leeswijzer	2
2	**Planbeschrijving**	**3**
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Toekomstige situatie	3
3	**Beleidskader**	**5**
3.1	Inleiding	5
3.2	Gemeentelijk beleid	5
4	**Haalbaarheid**	**8**
4.1	Algemeen	8
4.2	Akoestiek	8
4.3	Bedrijven en milieuzonering	8
4.4	Windhinder	10
4.5	Cultuurhistorie	11
5	**Conclusie**	**14**
Bijlagen		**15**

Bijlage 1 Ontwikkelplan Urban Minds, juli 2022
Bijlage 2 Expert opinion windklimaat Ontwikkeling Schiekadeblok

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren is er door de gemeente Rotterdam en verschillende marktpartijen gewerkt aan plannen voor een grootschalige herontwikkeling voor het Schiekadeblok te Rotterdam. De door de gemeenteraad vastgestelde 'Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok' (mei 2020) vormt de basis voor deze herontwikkeling. Hierin staan de ruimtelijke richtlijnen waaraan de nieuwe ontwikkeling moet voldoen. Op basis van de Nota van Uitgangspunten is er door de gemeente Rotterdam een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat is vertaald in het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok".

Door één van de partijen met een grondpositie in het te ontwikkelen gebied, Urban Minds, is een alternatief plan (Ontwikkelplan Urban Minds , juli 2022) uitgewerkt waarbij met name de positionering van de beoogde hoogbouwtoren (ca. 200 meter) van locatie verschilt met het stedenbouwkundig plan van de gemeente.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de meest relevante beleidsmatige en ruimtelijke aspecten waarbij niet alleen ingegaan wordt op het ontwerp van Urban Minds, maar tevens de belangrijkste verschillen met het gemeentelijk ontwerp beschouwd worden.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het Schiekadeblok ligt tussen de Schiekade, de Delftsestraat, het Delftseplein en het spooremplacement.



Afbeelding 1: Begrenzing plangebied Schiekadeblok (grondpositie CENTRAL010 B.V. rood omkaderd)

1.3 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is opgebouwd uit 5 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op het voorgenomen plan. In hoofdstuk 3 komt het beleidskader aan bod. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het van toepassing zijnde gemeentelijk beleid. Het onderhavige plan wordt daarbij getoetst aan dit beleid. In hoofdstuk 4 komen de relevante omgevings- en milieuaspecten aan bod. In hoofdstuk 5 worden de conclusies weergegeven.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De meeste gebouwen in het Schiekadeblok hebben hun oorspronkelijke functie verloren. Via leegstandsbeheer hebben diverse creatieve ondernemers zich gevestigd in dit gebied, wat zorgt voor een bijzondere dynamiek. Het Schieblock is getransformeerd van kantoor tot een verzamelgebouw met vele creatieve ondernemers, verschillende horecagelegenheden en een informatiecentrum. De panden aan de Delftsestraat en het Delftseplein zijn (tijdelijk) in gebruik als kantoor, horeca en bedrijf.

Een deel van het binnenterrein is (tijdelijk) in gebruik genomen door een openluchtbar en terrassen. Het grootste deel van het binnenterrein is in gebruik als parkeerterrein. Ook de zone tussen de Schiestraat en het spoor, 'de Spoorstrook' wordt gebruikt om te parkeren. Op de spoorstrook staat ook de oprit(de wokkel) naar de parkeerruimte van gebouw Central Post.

In juni 2015 is de Luchtsingel officieel geopend. De 390 meter lange tijdelijke luchtbrug verbindt het stationsgebied dwars door het Schiekadeblok met Rotterdam Noord. Aan de zijde van het station is dwars door het pand aan Delftseplein 37 een doorgang gemaakt met het binnenterrein. Aan de oostzijde is een doorgang gemaakt dwars door het Schieblock heen. Via deze route is voormalig station Hofplein en het tijdelijke park bij Pompenburg te voet bereikbaar.

2.2 Toekomstige situatie

In het ontwikkelplan van Urban Minds is de ontwikkeling van de 'spoorstrook' en de 'perrontoren' één-op-één overgenomen uit het plan zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De ontwikkeling van de hoge toren in het ontwikkelplan van Urban Minds verschilt ten opzichte van het Stedenbouwkundig plan Schiekadeplan (1 van de 3 varianten zoals in het ontwerpbestemmingsplan).

Het programma van het plan van de hoge toren, opgesteld door de initiatiefnemer voorziet in de volgende functies:

- Ca. 9.600 m2 kantoor;
- Ca. 500 woningen;
- Ca. 1.000 m2 commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen;
- Ca. 2.200 m2 fietsparkeren.

Deze aantallen en oppervlaktes zijn overeenkomstig de door de gemeente vastgestelde Nota van Uitgangspunten, echter zijn deze aanzienlijk groter dan die in het gemeentelijk plan (Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok) voorzien én mogelijk zijn. Dit is met name te verklaren doordat de beschikbare ruimte op de locatie van het gemeentelijk plan beperkt is waardoor er geen sprake is van een optimaal ruimtegebruik. Een groter aantal woningen biedt ook meer mogelijkheden om te differentiëren in typologie. Daarnaast is de woontoren in het gemeentelijk plan voor een deel ter plaatse van het huidige binnenhof gesitueerd waardoor het binnenhof in de toekomst kleiner wordt en minder geschikt voor daar voorziene functies. Een groter binnenhof biedt tevens mogelijkheden voor het creëren van extra ondergrondse parkeerplaatsen.

Een ander belangrijk verschil is de oppervlakte in de plint. In het plan van de initiatiefnemer is va. 1.824 m2 plintfunctie voorzien daar waar in het gemeentelijk ontwerp slechts 760 m2 plintfunctie mogelijk is.

Navolgende afbeelding geeft een beeld van het door Urban Minds opgestelde ontwikkelplan. In bijlage 1 is aanvullende informatie over dit plan opgenomen.



Afbeelding 2: Ontwikkelplan Urban Minds

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleid dat betrekking heeft op het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Gelet op de beperkte relevantie wordt er in onderhavige ruimtelijke onderbouwing uitsluitend ingegaan op het gemeentelijke beleid.

3.2 Gemeentelijk beleid

De randvoorwaarden uit de verschillende gemeentelijke beleidsstukken die relevant zijn voor de ontwikkeling van het Schiekadeblok zijn opgenomen in de op 28 mei 2020 vastgestelde Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok. Navolgend worden nader ingegaan op deze nota. Daarnaast beschikt de gemeente over een hoogbouwvisie.

3.2.1 Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok

In het Schiekadeblok zijn verschillende eigenaren aanwezig. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte en het grootste deel van het vastgoed in het gebied. Het monofunctionele programma wederopbouwblok van vroeger heeft het afgelopen decennium een transformatie ondergaan. De gemene deler van de huidige bedrijven is creatief, cultureel, maatschappelijk: muziek, architectuur/design/film en horeca. Bij de ontwikkeling van deze plek is het de kunst om een deel van deze aantrekkelijke rauwheid te behouden terwijl er ander programma wordt toegevoegd. Door de karakteristieke wederopbouwpanden aan de Delftsestraat zoveel mogelijk te behouden, wordt een deel van de rauwheid gehandhaafd. Natuurlijk moeten de panden grondig gerenoveerd en herontwikkeld worden. Zo krijgen de panden van de Delftsestraat twee voorkanten: één aan de Delftsestraat en één aan de levendige groene Delftsehof. De ambitie is te komen tot een gemixt gebied met een stedelijke architectuur en een ontmoetingsplek voor de stad.

In de Nota van Uitgangspunten worden de ambities en randvoorwaarden voor het Schiekadeblok toegelicht ten behoeve van de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. In de Nota van uitgangspunten zijn de ambities en randvoorwaarden voor het Schiekadeblok toegelicht aan de hand van zes pijlers, zodat er een goede mix van programma ontstaat. Deze 6 pijlers zijn:

- Cultuurhistorie: behoud en herontwikkeling van panden met name aan de Delftsestraat;
- Verbindingen: toevoeging van een goede voetgangersverbinding tussen het Centraal station en Pompenburg, als opvolger van de Luchtsingel;
- Plek voor de stad: Toevoeging van een kwalitatief verblijfsgebied;
- Kwaliteit: Toekomstbestendige toevoeging aan de binnenstad;
- Programma: toevoeging grote hoeveelheid nieuw programma met name woningen;
- Identiteit: Toevoeging van werk- en woonruimtes voor early adopters en innovators.

Wanneer het ontwerp van Urban Minds getoetst wordt aan de Nota van Uitgangspunten en wordt vergeleken met het gemeentelijk ontwerp, dan wordt geconcludeerd dat het plan van Urban Minds op 5 van de 6 pijlers beter aansluit aan de Nota van Uitgangspunten.

Cultuurhistorie

De Rotterdamse laag van de hoge toren zal in het plan van Urban Minds zorgvuldig ontworpen worden zodat deze aansluiting vindt op de Rotterdamse laag van de bestaande panden. In het gemeentelijk plan bedraagt de hoogte van de Rotterdamse laag ca. 43 meter, dit wijkt aanzienlijk af van de uitgangspunten voor de Rotterdamse laag conform de gemeentelijke hoogbouwvisie (tussen de 15 en 25 meter).

Verbindingen
Door de positionering van de hoge toren in het plan van Urban Minds wordt de voetgangersverbinding beter zichtbaar. De voetgangersverbinding zal tevens veiliger zijn voor de gebruikers (zowel qua windklimaat als sociale veiligheid). In het gemeentelijk ontwerp komt de voetgangersverbinding in het nauw wat ten koste gaat van de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid.

Plek voor de stad
Door de positionering van de toren ontstaat er allereerst een groter verblijfgebied die tevens meer kwaliteit biedt kijkend naar het windklimaat op het binnenhof en ter plaatse van de nieuwe voetgangersverbinding. Doordat het plein groter wordt is er per saldo een meer/betere bezonning ter hoogte van het binnenhof. Ter verduidelijking: in het gemeentelijk stedenbouwkundig plan beslaat het resterende plein ca. 3.250 m2. In het plan van Urban Minds kent het plein een oppervlak van ca. 4.250 m2, daarnaast is in het plan van Urban Minds een openbaar toegankelijke stadstribune van ca. 500 m2 opgenomen.

Programma
De nadruk qua programma ligt in de Nota van Uitgangspunten op het onderdeel 'wonen'. Rotterdam kent net als in de rest van Nederland een grote behoefte aan toevoeging van woningen. Door de optimale positionering van de woontoren in het plan van Urban Minds zijn in de woontoren ca. 500 woningen voorzien (totaal inclusief de perrontoren 700 woningen). In het gemeentelijk stedenbouwkundig plan zijn slecht ca. 376 woningen mogelijk in de hoge toren (totaal 576 woningen). Geconcludeerd wordt dat er in het plan van Urban Minds zelfs meer woningen voorzien zijn dan in de Nota van Uitgangspunten opgenomen (model 2a: totaal 676 woningen) en dat in het gemeentelijk plan niet voldaan wordt aan de Nota van Uitgangspunten en 124 woningen minder gerealiseerd zullen worden dan in het plan van Urban Minds.

Identiteit
Het plan van Urban Minds voorziet in de mogelijkheid om de paarse doelgroep aan te trekken in de Rotterdamse laag van de hoge toren, deze (kantoor)ruimten hebben een (directe) relatie met de 'oranje'/creatieve bedrijven die gevestigd zijn/blijven in het Schieblock.

3.2.2 Hoogbouwvisie 2019
In de Hoogbouwvisie 2019 is de hoogbouwzone aangegeven die loopt van het Centraal Station tot aan de Wilhelminapier. Pompenburg en de omgeving Rijnhaven horen er ook bij. Hoogbouw is mogelijk tot 250 meter hoog. Er zijn ook drie andere gebieden waar hoogbouw is toegestaan tot 150 meter: Feyenoord City, Hart van Zuid en de Alexanderknoop. Een gebouw valt onder de noemer 'hoogbouw' als het meer dan 70 meter hoog is.

Wanneer het gemeentelijk stedenbouwkundig plan en het ontwikkelplan van Urban Minds getoetst worden aan de randvoorwaarden uit de Hoogbouwvisie, dan blijkt het volgende:

Vloeroppervlakte
Voorwaarde: Boven de Rotterdamse laag (onderbouw) mag maximaal 50 procent van de totale onderbouw als toren bebouwd worden.

In het gemeentelijk stedenbouwkundig plan bedraagt het oppervlak van de toren ca. 88% van de onderbouw. In het gemeentelijke stedenbouwkundig plan is op maaiveld onvoldoende ruimte beschikbaar om aan de eisen voor een 'groundscraper' te kunnen voldoen.
In het ontwikkelplan van Urban Minds bedraagt de oppervlakte van de toren slechts 50% van de onderbouw, hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de eis uit de hoogbouwvisie.

Verschijningsvorm

Voorwaarde: De plint moet transparant en verticaal geleed zijn en meerdere ruimtes (met deuren) hebben om recht te doen aan de stad op ooghoogte. Daarnaast hangt de hoogte van de onderbouw af van de zogenoemde Rotterdamse laag. Deze Rotterdamse laag kan per gebied verschillen en is de gemiddelde bebouwingshoogte in een gebied, meestal tussen de 15 en 25 meter.

In het gemeentelijk plan bedraagt de onderbouw 43 meter, dit wijkt ruim af van Rotterdamse laag zoals die ter plaatse aanwezig is. Daarnaast is er in het gemeentelijk stedenbouwkundig plan een windsleuf voorzien. Deze ingreep is benodigd om de nadelige effecten van het ontwerp op het windklimaat enigszins te verzachten, maar heeft daarnaast ook nog een functie om in enige mate aan het gewenste beeld van het straatprofiel te kunnen voldoen.

In het ontwikkelplan van Urban Minds heeft de Rotterdamse laag een hoogte van 20 meter, hiermee sluit het plan volledig aan bij de uitgangspunten zoals vermeld in de Hoogbouwvisie 2019.

3.2.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de stedenbouwkundige opzet van Urban Minds naadloos aansluit bij de vastgestelde Nota van Uitgangspunten en op 5 van de 6 pijlers beter scoort dan het gemeentelijk ontwerp. Daarnaast voldoet het plan van Urban Minds ook aan de voorwaarden uit de Hoogbouwvisie 2019, het gemeentelijk stedenbouwkundig plan wijkt op verschillende punten af van deze visie.

4 Haalbaarheid

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft randvoorwaarden van milieu- en omgevingsaspecten waarmee rekening gehouden moet worden bij het bouwen en bij de inrichting en het beheer van het plangebied.

In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt uitsluitend ingegaan op de milieuaspecten waar er significante verschillen optreden in de toetsingen van beide stedenbouwkundige plannen. Voor de overige aspecten kan op voorhand worden aangenomen dat er geen wezenlijke verschillen zijn in de resultaten en toetsingen aan wet- en regelgeving.

4.2 Akoestiek

Ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij een ruimtelijke planontwikkeling ter waarborging van een akoestisch acceptabel woon- en leefklimaat rekening te worden gehouden met scheepvaart-, weg- en railverkeerslawaai en industrielawaai. Voor het oprichten van geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen, die binnen de onderzoekszone van (spoor)wegen en gezoneerde industrieterreinen liggen, dient een toets aan de geluidsnormen plaatsvinden.

Beoordeling beide plannen

Ter plaatse van het plangebied zijn verschillende geluidbronnen aanwezig waarbij voor de woontoren de geluidbelasting vanwege het nabij gelegen spoortracé het meest relevant is. In het akoestisch onderzoek[1] dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd blijkt dat ter plaatse van de gemeentelijke woontoren de maximale geluidbelasting 70 dB bedraagt (met kantoren langs het spoor) en 71 dB zonder de afschermde werking van de kantorenzone. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde met maximaal 16 dB overschreden en de maximaal te ontheffen waarde met maximaal 3 dB. De woontoren is derhalve op een plek gesitueerd waarop op grond van de Wet geluidhinder in principe geen woningbouw is toegestaan. Bouwkundige ingrepen zoals dove gevels zullen nodig zijn om een vergunbaar plan te krijgen.

De locatie van de woontoren in de plannen van Urban Minds. bevindt zich ca. 30 meter verder van het spoor af waarvoor op voorhand kan worden gesteld dat de geluidbelasting vanwege het spoor op deze locatie de maximaal te ontheffen waarde niet zal overschrijden, waardoor woonfuncties zonder bouwkundige ingrepen mogelijk zijn.

Conclusie

Ter plaatse van de door de initiatiefnemer beoogde locatie van de woontoren is er een geschikter akoestisch klimaat aanwezig voor woonfuncties en zal naar verwachting de maximaal te ontheffen geluidbelasting vanwege het spoor niet overschreden worden.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds noodzakelijk. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt in eerste instantie doorgaans de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd, waarin richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar zijn opgenomen.

---

[1] Akoestisch onderzoek geluid op gevels, dBvision, EM103.34.038, d.d. 4 april 2022

Beoordeling plan Urban Minds

In het plan van Urban Minds wordt voorzien in een scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies. De woontoren is beoogd op een locatie waar nu onder andere poppodium Annabel is gevestigd. Een dergelijke bedrijfsmatige functie betreft een milieucategorie 2 inrichting waarbij in principe een richtafstand geldt van 30 meter tot woningen (10 meter wanneer rekening wordt gehouden met een gemengd gebied). In het plan zal het poppodium een nieuwe passende plek binnen het Schiekadeblok krijgen waarbij met de locatie rekening gehouden kan worden met de omliggende functies. In het ontwikkelplan van Urban Minds is het poppodium onder het maaiveld ter plaatse van het plein voorzien. Gelet hierop is hinder op voorhand al niet te verwachten. Daarnaast kunnen er bij een nieuwe locatie bouwkundige maatregelen getroffen worden om overlast te voorkomen. Op deze wijze zal er in de toekomstige situatie sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat en de mogelijkheid voor een gezonde bedrijfsvoering van het poppodium.

Beoordeling gemeentelijk plan

In het gemeentelijk plan wordt de woontoren nagenoeg direct grenzend aan het poppodium Annabel gesitueerd, het ontwerpbestemming maakt dit ook mogelijk. In de beoordeling over 'milieuzonering' (paragraaf 6.2 van de Toelichting) wordt gesteld dat in een gemengd gebied bedrijven tot en met categorie 3.1 mogelijk zijn en dat er derhalve geen bedrijfsactiviteiten en andere activiteiten aanwezig die vanwege de indicatieve afstanden voor milieuhinder van invloed zijn op de locaties waar woningen kunnen worden gerealiseerd.

Zoals al eerder vermeld betreft poppodium Annabel (discotheek) een categorie 2 inrichting waarbij een richtafstand van ten minste 10 meter tot een gemengd gebied aanhouden moet worden. In het gemeentelijke plan wordt hier niet aan voldaan waardoor hinder voor de bewoners en beperking van de gebruiks- en ontwikkelmogelijkheden voor de uitbater te verwachten zijn.

Toekomstige geluidsproblemen blijken ook al uit het akoestisch onderzoek[2] dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Hierin wordt al aangegeven dat aanvullende bouwkundige maatregelen benodigd zullen zijn om aan de normen uit het Activiteitenbesluit te kunnen voldoen. In het rapport staat hierover ondermeer:

"Om de (muziek)geluidemissie door een poppodium op deze locatie zoveel als mogelijk te beperken wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten voor verzwaring van de gevel- en dakopbouw van de zalen:

- *een doos-in-doos-constructie voor de grote zaal, waarbij de binnendoos geheel zelfdragend op trillingsdempers wordt opgesteld (reductie RAhouse = 75 dB(A));*
- *wandconstructie, bestaande uit (van buiten naar binnen):*
  - *250 mm beton;*
  - *een spouw van 200 mm, waarvan 100 mm gevuld met minerale wol;*
  - *300 mm beton;*
- *het dak van de zaal dient een massa te hebben van minimaal circa 800 kg/m2 met een geheel vrijdragend plafond van 4x12,5 mm gipskarton op een spouw van 500 mm, gevuld met 100 mm minerale wol (reductie RAhouse = 61 dB(A)).*"

Uit het onderzoek kan niet worden vastgesteld of met alle relevante bronnen, zoals technische installaties, rekening is gehouden. Ook blijkt uit het onderzoek niet wat de impact van het horecageluid is op de verschillende stedenbouwkundige varianten die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege het poppodium op de zuidgevel van de Schieblocktoren in de nacht 68 dB(A) zal bedragen. Dit is 18 dB méér dan de standaard

[2] Akoestisch onderzoek t.b.v. bestemmingsplan Schiekadeblok Rotterdam, Peutz, FS/M O//L 1 22 8 4 RA 0 03, d.d. 7 juni 2022

toegestane 50 dB(A)! Als redenatie waarom dit alsnog aanvaardbaar zou zijn, wordt in het akoestisch onderzoek opgemerkt dat: *"Het muziekgeluid wordt na 02.00 uur echter gemaskeerd door het achtergrondgeluidniveau (circa 45 dB(A)) en overige bronnen zoals installaties. Derhalve wordt aangenomen dat het muziekgeluid door het poppodium niet als herkenbaar hoeft te worden beoordeeld."* Daarnaast wordt nog vermeld: *"Hierbij wordt opgemerkt dat bovenstaande rekenresultaten zijn gebaseerd op de situatie waarbij de relatief ingrijpende maatregel van een doos-in-doos-constructie is toegepast."*

De ervaring is echter dat muziekgeluid als zeer herkenbaar én storend ervaren wordt, met name in de nachtperiode. Met zware gevelwerende maatregelen ter plaatse van de woningen (aanvullend op de voorgestelde maatregelen ter plaatse van het poppodium) zal voldaan kunnen worden aan de eisen voor wat betreft het binnenniveau, maar slapen met een open raam is dan vanuit gezondheidsoogpunt niet mogelijk.

De vraag die op basis van de onderzoeksresultaten gesteld kan worden is of, gelet op de zeer ingrijpende maatregelen die voorgesteld worden om de wetgeving te kunnen voldoen, het gemeentelijk plan uitvoerbaar en toekomstbestendig is. Naar verwachting zal het pand waar het poppodium Annabel gevestigd is, gesloopt moeten worden en opnieuw gebouwd moeten worden om te kunnen voldoen aan de in het rapport van Peutz gestelde geluidwerende eisen.

Conclusie

In het plan van de initiatiefnemer is rekening gehouden met een scheiding van milieubelastende functies en de woonfunctie in de toren daar waar in het gemeentelijk plan beide functies grenzend aan elkaar zijn gesitueerd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat zware en ingrijpende maatregelen ter plaatse van het poppodium alsmede aan de gevels van de woontoren nodig zijn om aan de regelgeving te kunnen voldoen.

4.4 Windhinder

Gelet op de beoogde hoogte van de woontoren van ca. 200 meter is een gedegen onderzoek naar het optreden van windhinder van belang. In het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek[3] bijgevoegd. In dit onderzoek zijn een aantal varianten, maar niet alle varianten die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt, onderzocht en daaruit blijkt dat er veel maatregelen (zoals een windsleuf) nodig zijn om een enigszins aanvaardbaar windklimaat ter plaatse van buitenruimtes en op maaiveld te komen. De resultaten en conclusies van het in opdracht van de gemeente uitgevoerde onderzoek zijn als volgt:

- Variant 1 (toren op het Schieblock conform voorkeursmodel 2a NvU): slecht windklimaat ter plaatse van de Schiestraat, op de luchtsingel én op de dakakker;
- Variant 2: (toren achter het Schieblock): slecht windklimaat ter plaatse van de Schiestraat, op de luchtsingel én op de dakakker;
- Variant 3 (hét stedenbouwkundig model): deze variant is niet onderzocht!

De conclusie die op basis van het door Peutz uitgevoerde windklimaatonderzoek getrokken moet worden, is dat de 2 onderzochte varianten niet voldoen aan de geldende normen en dat hét gemeentelijke stedenbouwkundige plan niet onderzocht is. Wel worden door Peutz op voorhand twijfels geuit over de uitkomsten wanneer het gemeentelijke stedenbouwkundig plan onderzocht zal worden.

[3] Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel, Peutz, O 16525-3-RA-001 d.d. 4 juni 2021

Gelet hierop is aan SIMSTUDIO gevraagd om op basis van een expert opinion beide stedenbouwkundige ontwerpen qua windklimaat met elkaar te vergelijken. Hieruit blijkt ondermeer dat:

- Verwacht wordt dat het windklimaat rondom het gemeentelijk stedenbouwkundige plan op verschillende locaties niet kan voldoen aan de gestelde NEN 8100 norm. Ten noorden van de woontoren, aan de oostzijde van de Schiestraat, is er een verhoogde kans op windhinder- en gevaar. Dit wordt veroorzaakt door de smalle doorgang en de toegevoegde luifel/gevel aan de noordzijde van de toren. Het gebied met windhinder kan zich uitstrekken over het grootste gedeelte van de doorgang.
- In het door de initiatiefnemer opgestelde plan is de woontoren in zuidelijke richting verplaatst. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de wind om door de doorgang aan de noordoostzijde heen te stromen. Verwacht wordt dat er hierdoor geen windgevaar meer optreedt in de doorgang. Het gebied met windhinder zal voor het overgrote deel of helemaal weg zijn. Door de verschoven toren is er kans op een kleine verhoging van het windklimaat op de Delftsestraat. Verwacht wordt dat dit geen windhinder oplevert.

Conclusie

Ondanks dat er ook in het ontwerp van de initiatiefnemer aandachtspunten aanwezig zijn om windhinder te voorkomen, lijkt het verplaatsen van de woontoren naar het zuiden op verschillende plekken (luchtsingel, dakakker, openbaar gebied maaiveld) een positief effect te hebben op het windklimaat. Het volledige rapport is als bijlage 2 bijgevoegd.

4.5 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, ook cultuurhistorische waarden in het plangebied worden meegewogen bij een afwijkingsbesluit in het kader van de Wro.

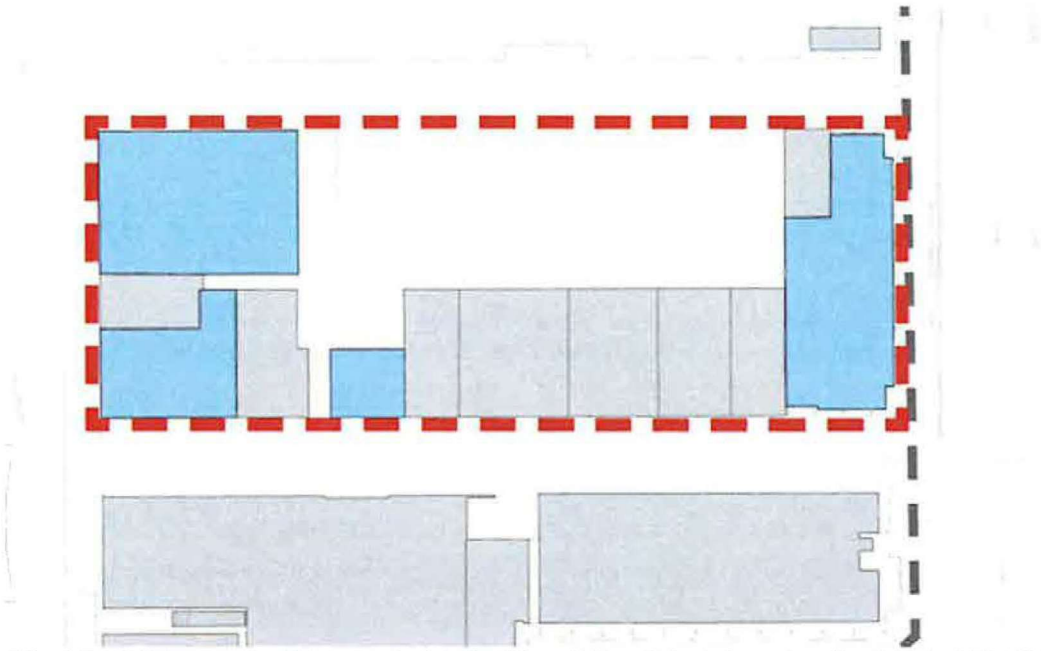
Op 20 februari 2018 is de cultuurhistorische verkenning "Schiekadeblok en Rotterdam Central District" vastgesteld door B&W.

Het bouwblok aan de Delftsestraat/Delftseplein/Schiestraat/Schiekade is tussen 1948 en 1960 volgebouwd met diverse bedrijfs- en kantoorgebouwen. Het bouwblok aan de Delftsestraat vormt een bijzonder wederopbouwensemble dat op basis van een perceelsgewijze ontwikkeling in een maatsysteem van vier meter brede kavels is opgezet. Stevige hoek- en kopblokken verankeren het bouwblok in de maat en schaal van de wederopbouwstad en werken als intermediair naar de grotere gebouwen in de omgeving. In de Rotterdamse binnenstad is geen ander bouwblok te vinden dat op deze manier is opgezet. De kwaliteit van de afzonderlijke panden varieert, maar samen vormen ze een staalkaart van de wederopbouwarchitectuur. Deze 'eenheid in verscheidenheid' komt (nog) op enkele plekken voor in de Rotterdamse binnenstad en is daarom van hoge cultuurhistorische waarde.

De zeldzame structuur met een relatief kleine korrelgrootte heeft geleid tot een gevarieerd gevelbeeld van individuele gebouwen in verschillende gedaantes en bouwstijlen. Het materiaalgebruik wordt gedomineerd door een combinatie van beton, baksteen en staal. De bebouwing uit de jaren tachtig en negentig vormt hiermee een groot contrast door de enorme schaalsprong en het afwijkende materiaalgebruik waarin gepolijst natuursteen en spiegelglas de boventoon voeren.

De nieuwe bebouwing die verrees vanaf 1980 tussen het Weena en de Delftsestraat heeft invloed op de verblijfskwaliteit van de Delftsestraat. Doordat de nieuwbouw van het Weena met de achterkanten naar de oorspronkelijke bebouwing is gericht, is de straat als het ware 'op de tweede rang' komen te liggen. De oorspronkelijke functies verdwenen langzaam uit het gebied. Aan de fabrieksgebouwen aan de Schiestraat was halverwege de jaren tachtig helemaal geen behoefte en zijn gesloopt. Het tijdelijk beheer van de afgelopen jaren

heeft leegstand in veel panden voorkomen en heeft een nieuwe laag aan de gebruikersgeschiedenis toegevoegd. De keerzijde van het wachten op de sloop is dat een aantal panden achterstallig onderhoud heeft opgelopen waardoor veel van de aanwezige kwaliteiten vertroebeld zijn geraakt.



Afbeelding 3: Weergave beeldbepalende objecten (Bron: Cultuurhistorische verkenning Schiekadeblok & Rotterdam Central District)

De blauwe panden zijn in de cultuurhistorische verkenning aangeduid als beeldbepalende objecten. Van links naar rechts zijn dit de panden aan het Delftseplein 36/Schiestraat 42-50, Delftseplein 38/39/Delftsestraat 33, Delftsestraat 25 en het Schieblock aan de Schiekade. De rode stippellijn geeft het ensemble weer.

De panden waar in het plan van Urban Minds de hoogbouwtoren is voorzien, zijn niet aangeduid als beeldbepalende objecten. Wel staat in de cultuurhistorische verkenning het aandachtspunt om zo veel mogelijk uit te gaan van hergebruik van de bestaande gebouwen. In de plannen van Urban Minds zal er sprake zijn van de sloop van enkele panden waarna nieuwbouw gerealiseerd wordt. Bij de nieuwbouw kan zondermeer rekening gehouden worden met de overige aandachtspunten die in de verkenning zijn opgenomen, zoals:

- Houd de wederopbouwarchitectuur als prominente laag en als belangrijk onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied herkenbaar;
- Het bouwblok is ontworpen als een gesloten bouwblok met een beperkte doordringbaarheid en een rondom doorlopende gevelwand;
- Eventuele nieuwbouw in het bouwblok dient op een intelligente manier aan te sluiten bij de kwaliteiten van de bestaande bebouwing.

In de gemeentelijke plannen zal de woontoren gedeeltelijk ter plaatse, aangebouwd en/of over het als beeldbepalend aangemerkte Schieblock gesitueerd worden. In de cultuurhistorische verkenning wordt voor ondermeer het Schieblock gesteld dat dit pand vanwege de stedenbouwkundige betekenis een positieve monumentwaarde heeft. In het ontwerpbestemmingsplan staat over de eventuele gedeeltelijke sloop van het Schieblock het volgende:

"Dit is noodzakelijk om de bouw van respectievelijk 200 woningen in de Perrontoren (70m hoog) en de Schieblocktoren met 450 woningen (maximaal 200 meter hoog) mogelijk te maken. Extra woningbouw is een belangrijke politieke doelstelling. Als de huidige bebouwing zou blijven staan, zijn zulke ingrijpende constructieve maatregelen noodzakelijk dat er niks van de oorspronkelijke cultuurhistorische waarde overblijft. Ook wordt het technisch gezien moeilijker en duurder om te bouwen waarbij het voor ontwikkelende partijen niet meer haalbaar is de woningen in de gewenste segmenten te realiseren."

Uit de plannen van Urban Minds blijkt dat het toevoegen van zelfs 500 woningen in de hoogbouwtoren ook mogelijk is zonder de gedeeltelijke sloop van het beeldbepalende Schieblock.

5 Conclusie

De gemeente Rotterdam heeft voor het Schiekadeblok een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat planologisch is vertaald in het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok". Voor dit gebied is door Urban Minds een alternatief ontwikkelplan opgesteld waarbij met name de positionering van de hoogbouwtoren verschilt ten opzichte van het gemeentelijk plan.

In opdracht van Urban Minds heeft Aveco de Bondt een ruimtelijke onderbouwing opgesteld waarbij het ontwikkelplan van Urban Minds voor het Schiekadeblok getoetst is aan de relevante beleidskaders en milieuwet- en regelgeving. Daarnaast zijn voor verschillende aspecten de verschillen tussen het ontwikkelplan van Urban Minds en het gemeentelijk stedenbouwkundig plan zoals vertaald in het ontwerpbestemmingsplan "Schiekadeblok" inzichtelijk gemaakt.

Zoals uit de ruimtelijke onderbouwing is gebleken sluit het ontwikkelplan van Urban Minds aan bij de door gemeente vastgestelde beleidskaders zoals de "Hoogbouwvisie 2019" en de "Nota van Uitgangspunten". Dit in tegenstelling tot het gemeentelijk stedenbouwkundig plan dat op verschillende punten afwijkt en niet kan voldoen aan de beleidsmatig vastgestelde kaders.

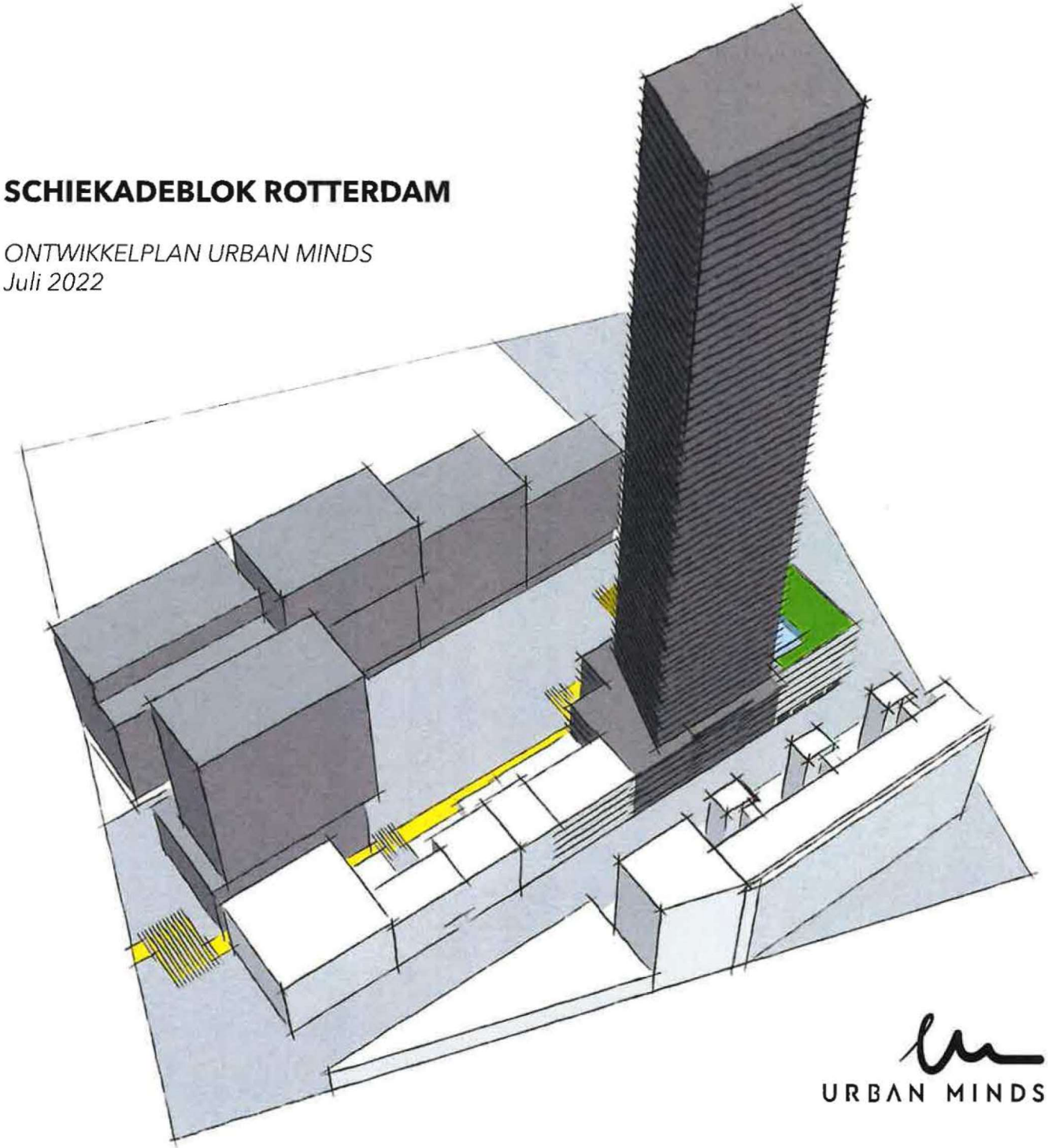
Wanneer naar de verschillende milieuaspecten gekeken wordt, geldt ook dat op de meest relevante aspecten, zoals akoestiek, milieuzonering, winderhinder en cultuurhistorie het ontwikkelplan van Urban Minds beter scoort dan het gemeentelijk plan. Wat opvalt is dat voor het gemeentelijk plan met name door de krappe situering ten opzichte van omliggende gebouwen en het plein, veel maatregelen en compromissen nodig zijn om enigszins te kunnen voldoen aan wet- en regelgeving.

Bijlagen

Bijlage 1 Ontwikkelplan Urban Minds, juli 2022

SCHIEKADEBLOK ROTTERDAM

ONTWIKKELPLAN URBAN MINDS
Juli 2022



URBAN MINDS

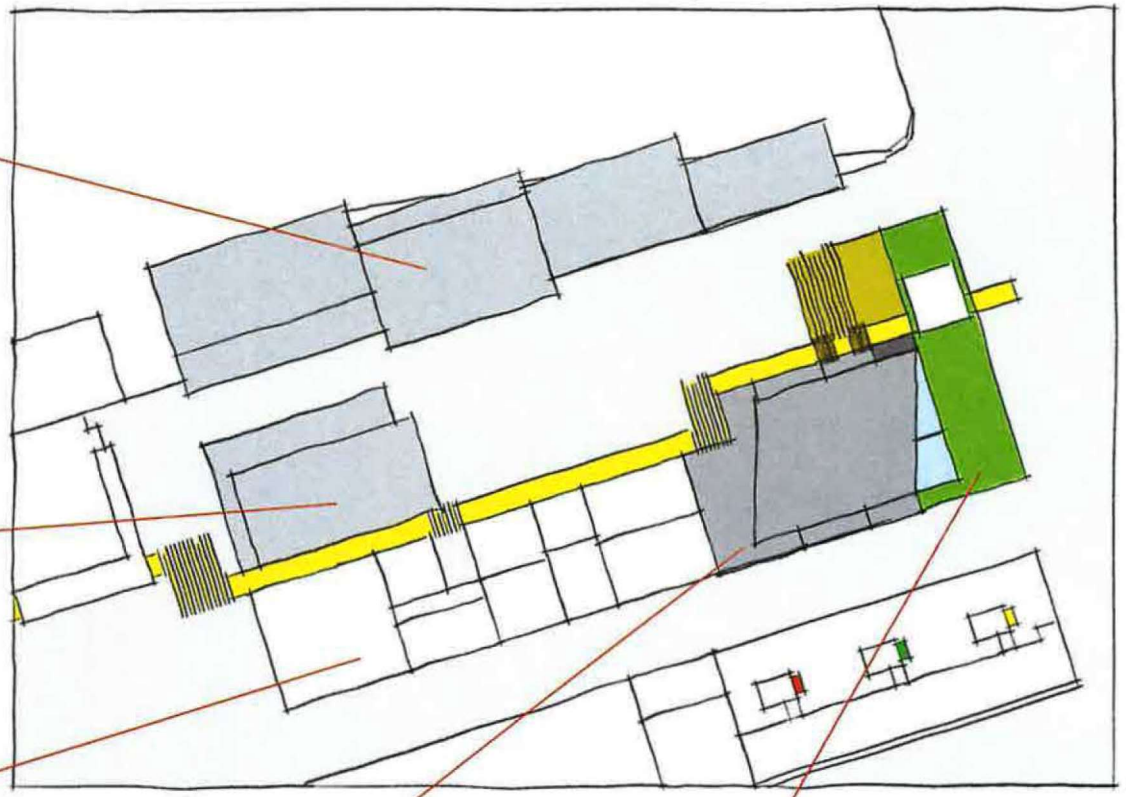
SCHIEKADEBLOK

URBAN MINDS

Schiekadeblok - aangepast plan Urban Minds, november 2021

Ontwikkeling spoorstrook:
- Overeenkomstig laatste modellen gemeente Rotterdam
  - a. Behoud monumentale wokkel
  - b. Inrit parkeerkelder, parkeren onder plein
- ca. 39.000 m² BVO kantoorfunctie
- ca. 1.000 m² BVO overige functies

Ontwikkeling toren B:
- Overeenkomstig laatste modellen gemeente
  - a. Begane grond culturele functie
  - b. Rotterdamse laag kantoorfunctie
  - c. Toren woonfunctie
- ca. 1.300 m² BVO culturele functie
- ca. 4.000 m² BVO kantoorfunctie
- ca. 15.000 m² BVO woonfunctie
  - a. ca. 180 appartementen



Herontwikkeling Delftsestraat (Zuid- West zijde):
- Herontwikkeling bestaande panden, gemeente verwacht een competitie tussen twee marktpartijen:
  - a. HIG/Crimson
  - b. Volkshotel

Ontwikkeling 200 m¹ hoge toren:
- Toren voldoet aan hoogbouwvisie Rotterdam
- Positie gele route kan gehandhaafd blijven en is goed zichtbaar
- Kwalitatief hoogwaardige buitenruimte (plein) voldoet aan NvU, oppervlak van ca. 3.500 m²
- Goed windklimaat door setbacks toren boven Rotterdamse laag
- ca. 9.000 m² BVO kantoorfunctie
- ca. 1.000 m² BVO overige functies
- ca. 59.500 m² BVO woonfunctie
  - a. ca. 500 appartementen

Herontwikkeling Schieblock:
- Herontwikkeling Schieblock met ZUS
- Behoud dakakker

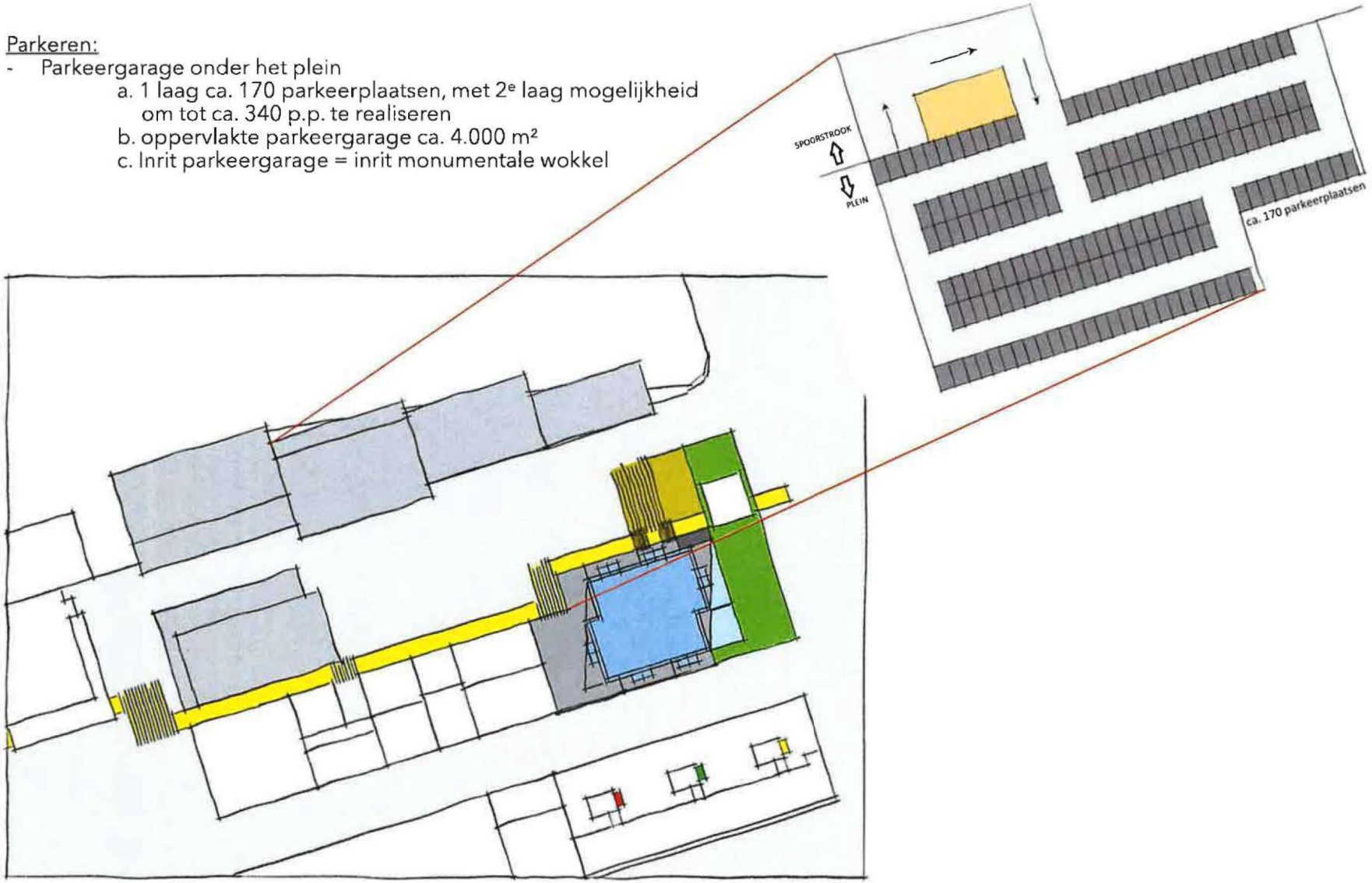
SCHIEKADEBLOK

URBAN MINDS

Schiekadeblok - aangepast plan Urban Minds, november 2021

Parkeren:

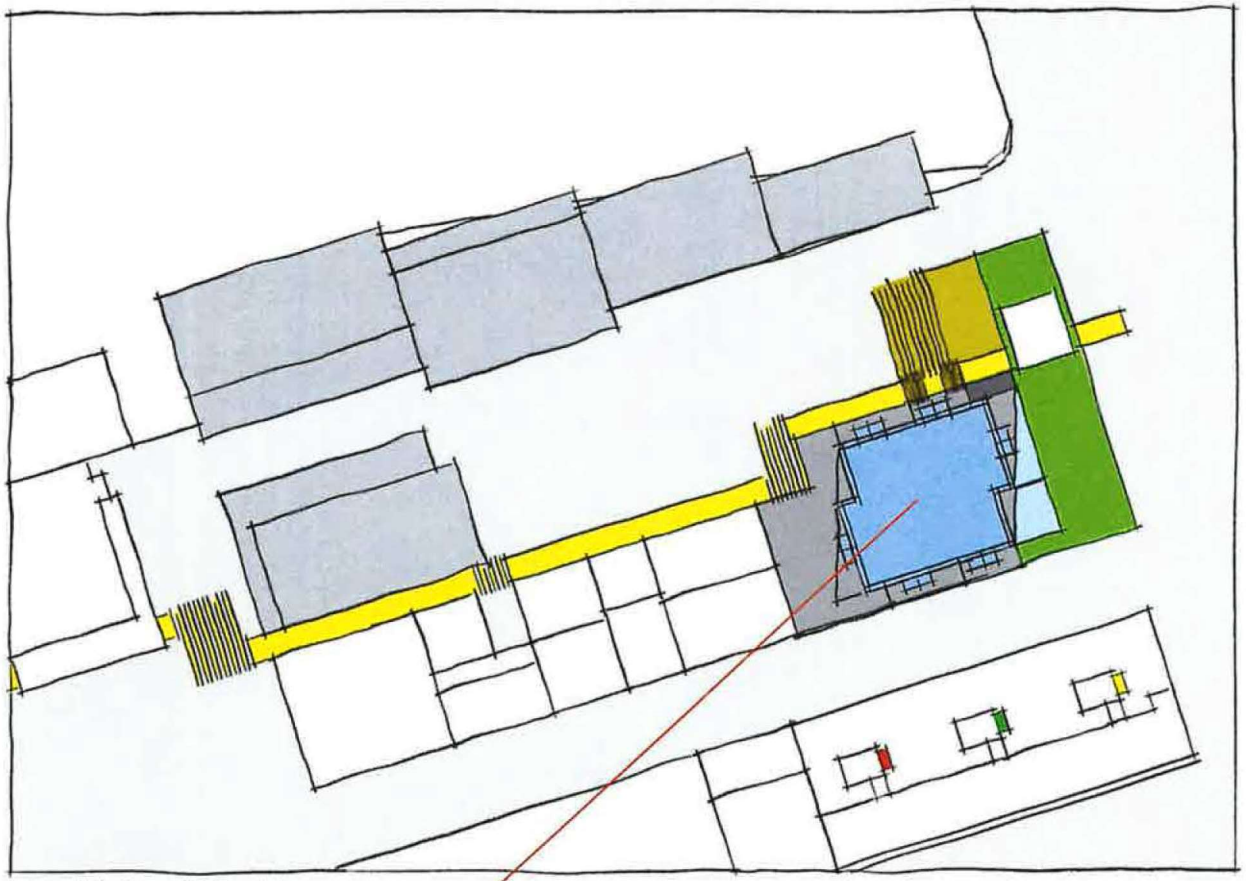
- Parkeergarage onder het plein
  a. 1 laag ca. 170 parkeerplaatsen, met 2e laag mogelijkheid om tot ca. 340 p.p. te realiseren
  b. oppervlakte parkeergarage ca. 4.000 m²
  c. Inrit parkeergarage = inrit monumentale wokkel

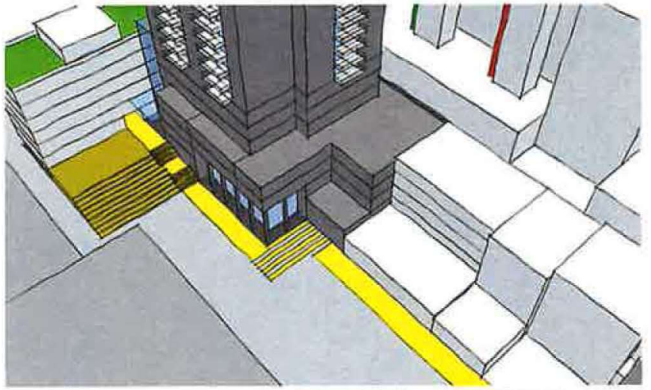


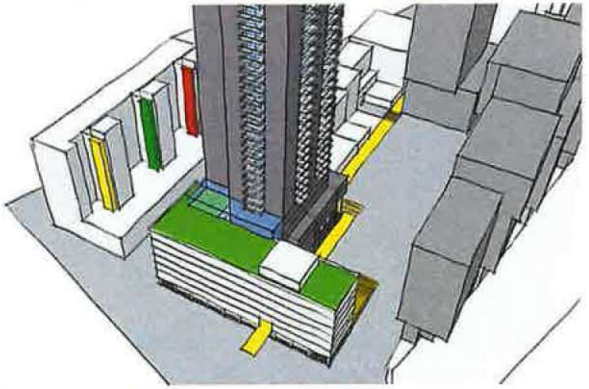
SCHIEKADEBLOK

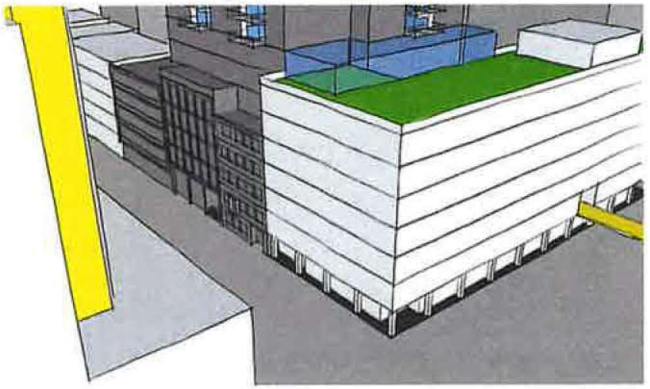
URBAN MINDS

Schiekadeblok - aangepast plan Urban Minds, november 2021









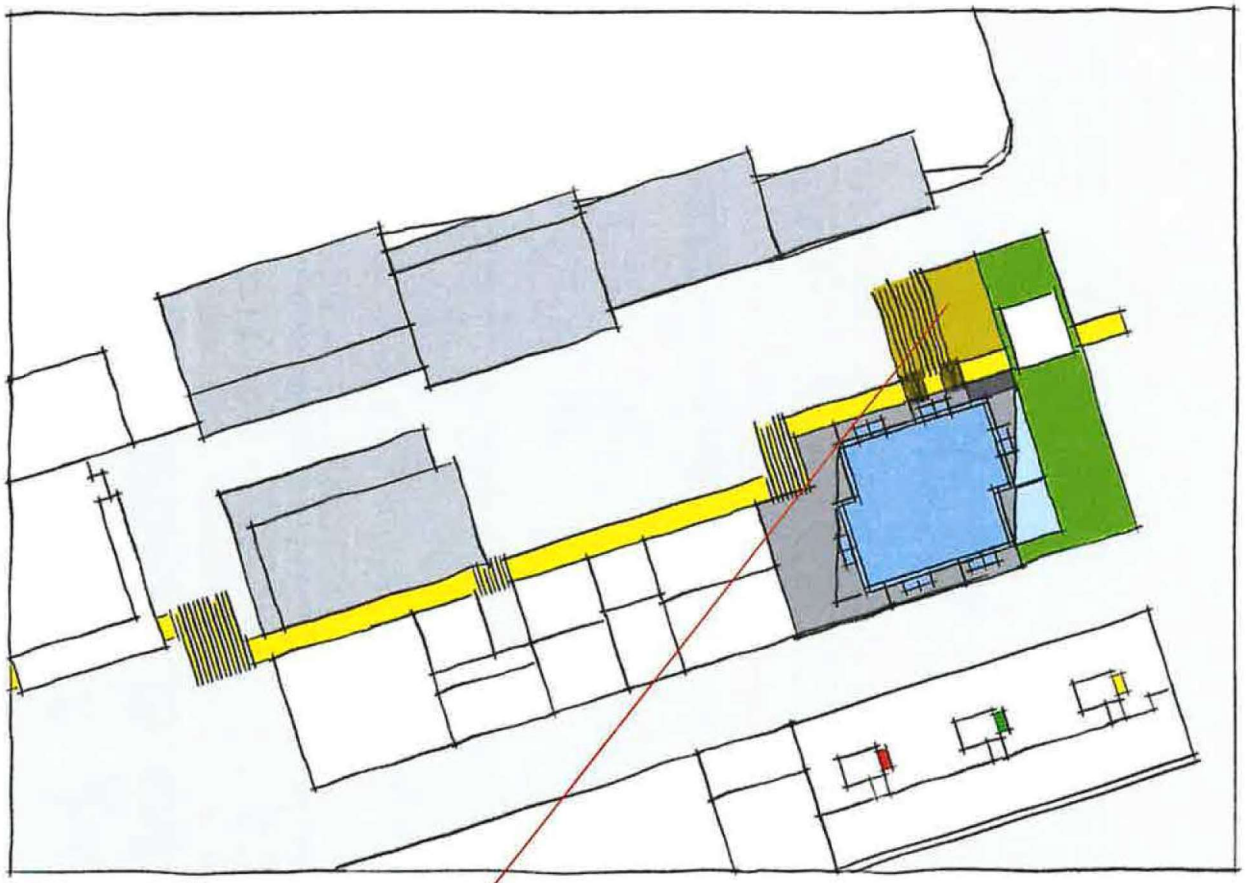
Ontwikkeling 200 m¹ hoge toren:

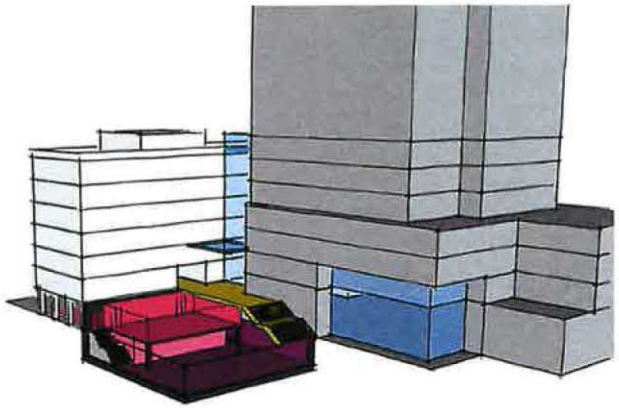
- Voldoende ruimte om het torenvolume vorm te geven / te ontwerpen:
  - a. Footprint / oppervlakte Rotterdamse laag ca. 2.000 m²
  - b. oppervlakte ruit (toren) ca. 1.200 m²
  - c. oppervlakte toren rekenmodel, ca. 975 m²
- Rekenmodel/constructie afgeleid van Zalmhaventoren
- Mogelijkheid om koppeling met Schieblock te maken

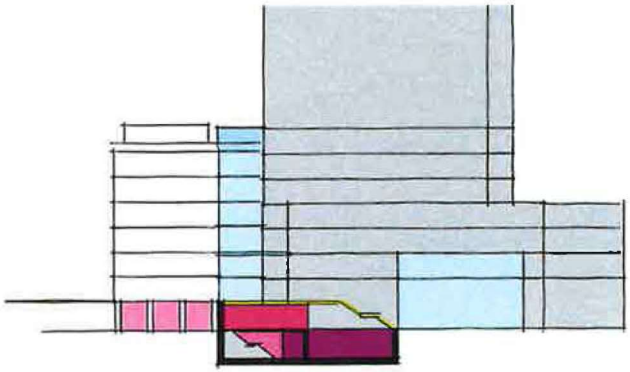
SCHIEKADEBLOK

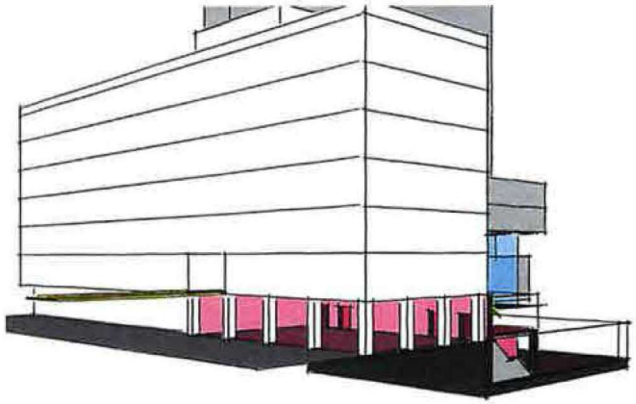
URBAN MINDS

Schiekadeblok - ontwikkelplan Urban Minds positie Poppodium, juli 2022









Positie poppodium:

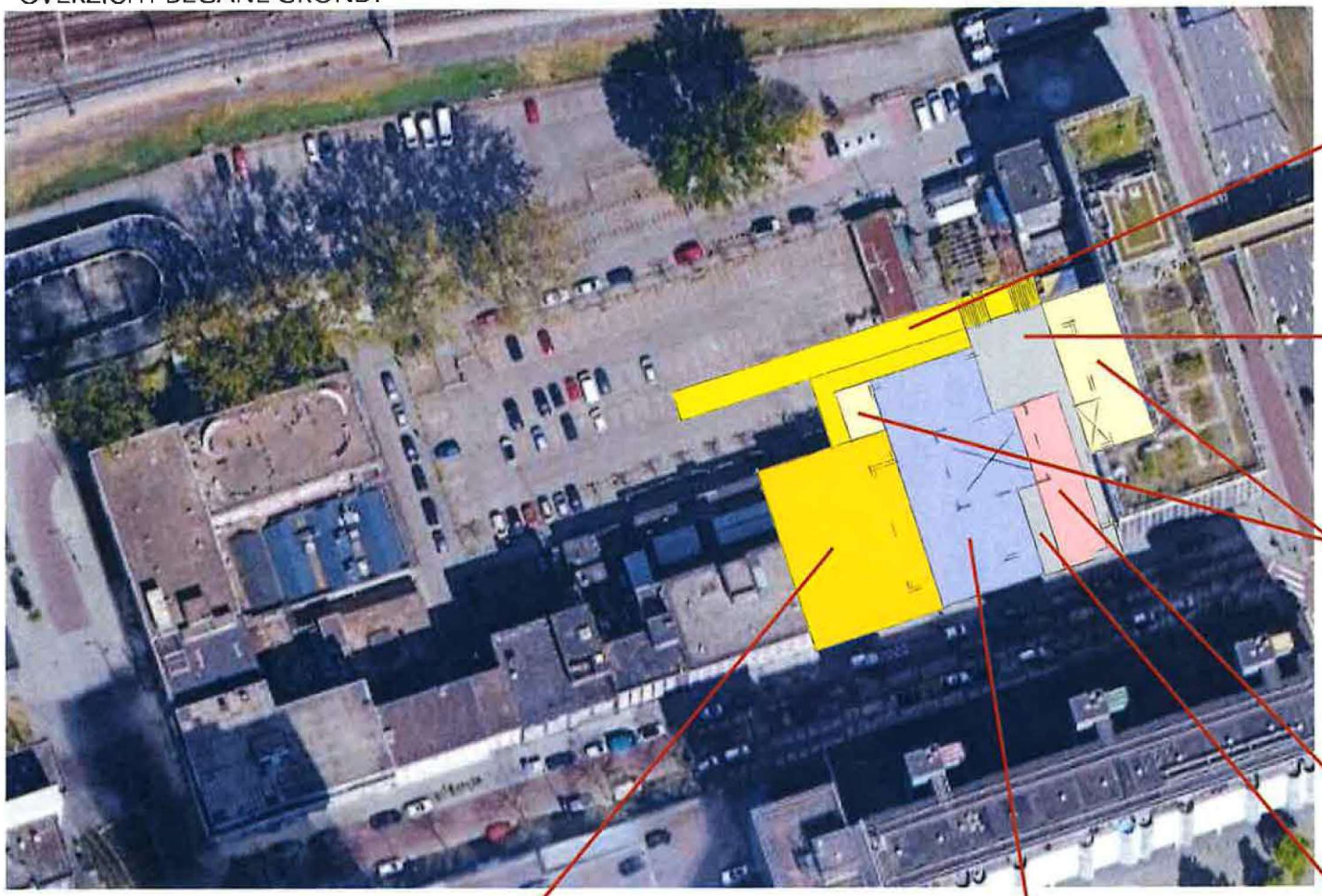
- De zalen van het poppodium positioneren onder verhoogd maaiveld / stadstribune
- Entree poppodium op hoek Schiekade/Schiestraat. Nachtelijke uitgang aan Schiekade om geluidsoverlast op woonfunctie Schiekadeblok te beperken.
- Constructie van zalen poppodium losgekoppeld van de constructies van woontoren en Schieblock.

SCHIEKADEBLOK

URBAN MINDS

Schiekadeblok - ontwikkelplan Urban Minds hoge toren, juli 2022

OVERZICHT BEGANE GROND:



Luchtsingel:
- Toegang vanaf Delftsestraat
- Directe verbinding met liften kantoor

Kantoren (fietsenstalling):
- Toegang vanaf Delftsestraat
- Directe verbinding met liften kantoor

Kantoren:
- Entree binnenhof (aan Delftsestraat kan ook een entree gerealiseerd worden)
- Lifthal kantoren en algemene ruimte voorzien aan Oostzijde

Logistiek:
- Logistieke ruimte t.b.v. woon en kantoor functie
- Directe verbinding met beide lifthallen
- Toegang vanaf Delftsestraat

Overige functies:
- Diverse mogelijkheden:
  a. Horeca
  b. Winkel
  c. Maatschappelijk
- ca. 560 m² BVO
- Toegang vanaf Delftsestraat en Binnenhof

Wonen entree:
- Toegang vanaf Delftsestraat en binnenhof
- Riante entree met ruime mogelijkheden om ontmoeting te stimuleren.

Wonen (fietsenstalling entree):
- Toegang vanaf Delftsestraat
- Directe verbinding met liften kantoor
- Fietsenstalling bevind zich op -1

SCHIEKADEBLOK

URBAN MINDS

Schiekadeblok - ontwikkelplan Urban Minds hoge toren, juli 2022

OVERZICHT EERSTE VERDIEPING:



Luchtsingel:
- Toegang vanaf Delftsestraat
- Directe verbinding met liften kantoor

Kantoren:
- Entree Luchtsingel
- Lifthal kantoren achter entree
- Mogelijkheid voor huisvesten van paarse doelgroep en koppeling te maken met Schieblock

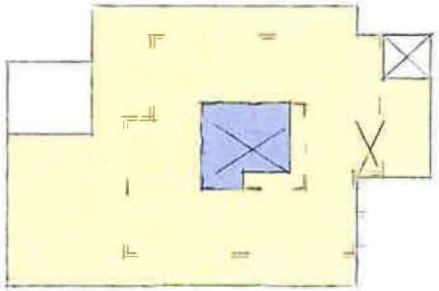
Overige functies:
- Diverse mogelijkheden:
  a. Horeca
  b. Winkel
  c. Maatschappelijk
- ca. 460 m² BVO
- Mogelijkheid om koppeling met woonfunctie te maken

Wonen (lift en trappenhuis):

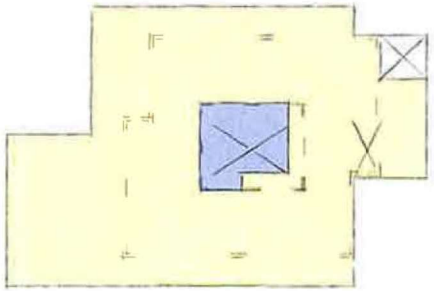
Schiekadeblok - ontwikkelplan Urban Minds hoge toren, juli 2022

OVERIGE KANTOOR VERDIEPINGEN:

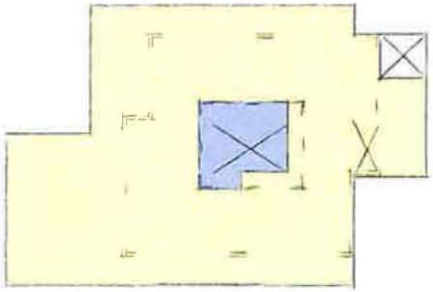
2e VERDIEPING



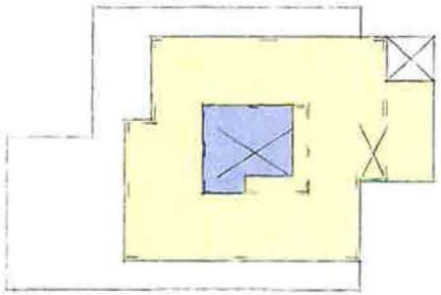
3e VERDIEPING



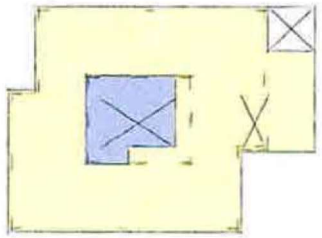
4e VERDIEPING



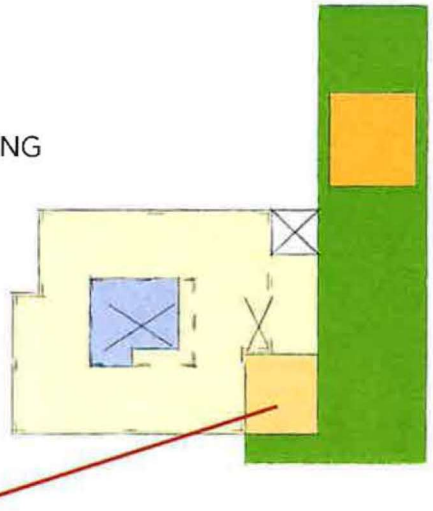
5e VERDIEPING



6e VERDIEPING



7e VERDIEPING



Koppeling dakakker:

- Op verdieping 7 is er een mogelijkheid om een koppeling te maken met de dakakker

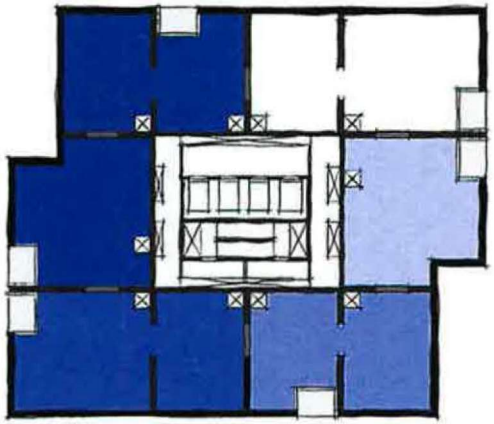
SCHIEKADEBLOK

URBAN MINDS

Schiekadeblok - ontwikkelplan Urban Minds hoge toren, juli 2022

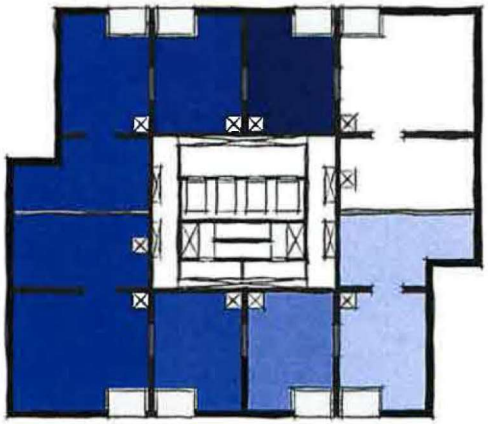
DRIE VARIANTEN WOONTOREN, DOOR CONSTRUCTIEVE OPBOUW MEERDERE VARIANTEN MOGELIJK:

6 WONINGEN PER LAAG



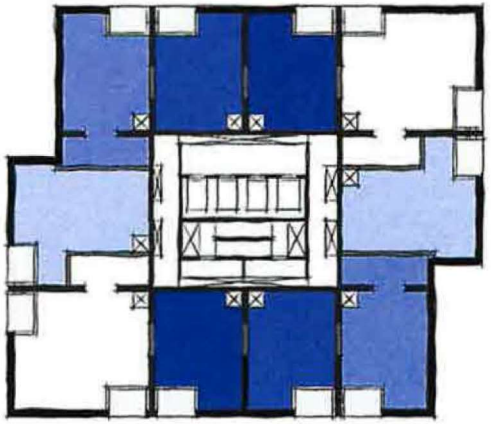
BVO:	977,9 m²
GBO:	713,0 m²
Vormfactor:	0,73

8 WONINGEN PER LAAG



BVO:	966,7 m²
GBO:	695,5 m²
Vormfactor:	0,72

10 WONINGEN PER LAAG



BVO:	944,4 m²
GBO:	669,7 m²
Vormfactor:	0,71

Bijlage 2 Expert opinion windklimaat Ontwikkeling Schiekadeblok

Expert opinion windklimaat

Ontwikkeling Schiekadeblok

Rotterdam

P30022583e101

25 juli 2022

Revisie 1

SIMSTUDIO

Aveco de Bondt

Project	**Schiekadeblok**
Locatie	Rotterdam
Onderwerp	**Expert opinion windklimaat Schiekadeblok**
Document	P30022583e101
Revisie	1
Datum	25 juli 2022
Status	Definitief
Opdrachtgever	**CENTRAL010 B.V.** Amstelveenseweg 500 1081 KL Amsterdam
Adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling	**Aveco de Bondt** Burgemeester van der Borchstraat 2 7451 CH Holten info@avecodebondt.nl www.avecodebondt.nl
CFD-expert	**SIMSTUDIO International Consultants** Baron de Coubertinlaan 6 2719 EL Zoetermeer info@simstudio-ic.com www.simstudio-ic.com

1	**INLEIDING**	**3**
1.1	**Schiekadeblok**	**3**
1.2	**Onderzoeksdoel**	**3**
1.3	**Beoordeling**	**4**
2	**ALGEMENE INFORMATIE**	**5**
3	**SITUATIE**	**7**
3.1	**Ligging**	**7**
3.2	**Schiekadeblok uitvoering stedenbouwkundigplan**	**9**
3.3	**Schiekadeblok uitvoering Urban Minds**	**10**
3.4	**Winddata**	**12**
4	**ANALYSE TE VERWACHTEN WINDKLIMAAT**	**13**
4.1	**Impact woontoren stedenbouwkundigplan**	**13**
4.1.1	Luchtsingel	14
4.2	**Impact woontoren Urban Minds**	**15**
4.2.1	Luchtsingel	16
5	**CONCLUSIE**	**17**

1 Inleiding

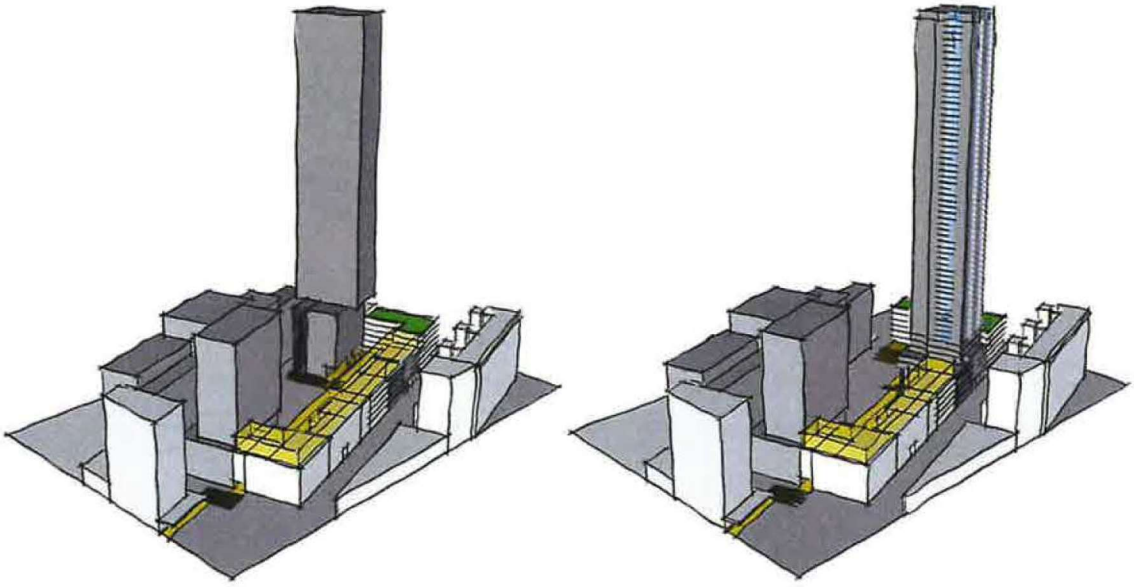
1.1 Schiekadeblok

Voor de huidige gebiedsindeling van het Schiekadeblok in Rotterdam is door Urban Minds een deskundig oordeel aangevraagd voor het windklimaat. Daarnaast is er ook een deskundig oordeel aangevraagd voor een aangepaste versie van de gebiedsindeling. In deze versie is de 200m hoge woontoren, die in het huidige plan aan de noordoostzijde staat, verschoven naar de zuidzijde van het Schiekadeblok.

Het windklimaat rondom de eerste versie van het stedenbouwkundigplan is door Peutz (*juni 2021, bijlage 10 van Ontwerpbestemmingsplan Schiekadeblok*) getoetst. Na dit onderzoek is het ontwerp van de woontoren verder aangepast.

In dit deskundig onderzoek wordt het geschatte windklimaat rondom beide torens met elkaar vergeleken.

Bij beide ontwikkelingsplannen gaat het om een woontoren van circa 200m. De twee ontwikkelingsplannen zijn weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Impressie ontwikkeling Schiekadeblok stedenbouwkundigplan (l) en Urban Minds (r).

1.2 Onderzoeksdoel

De NEN8100 geeft een beslismodel om te bepalen of en wat voor type windklimaatonderzoek noodzakelijk is. In het voorgelegde plan zijn gebouwen opgenomen met een hoogte van 9m en 24m, de NEN8100 zegt hier het volgende over:

Voor beschut liggende gebouwen met een hoogte tussen de 18 m en 200 m en voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 m is de hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet windtunnel- CFD-onderzoek noodzakelijk is.

Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 m is nader onderzoek met CFD- of Windtunnelsimulatie noodzakelijk.

Op basis van het beslismodel dient een deskundig oordeel uitgewerkt te worden om te bepalen of er een CFD onderzoek nodig is. In het deskundige oordeel wordt gekeken naar het effect van het bouwplan op het lokale windklimaat op voetgangersniveau.

Het plan wordt beoordeeld op basis van kennis, ervaring en basisprincipes ten aanzien van windklimaat. Computational Fluid Dynamics (CFD) simulaties zullen in een later stadium onderdeel uitmaken van deze beoordeling.

1.3 Beoordeling

In de NEN8100 worden 5 kwaliteitsklassen gegeven waarbij windhinder als **goed**, **matig** of **slecht** wordt geclassificeerd voor een drietal activiteiten. Deze omschrijving staat voor:

- Bij een **goed** windklimaat ervaart men *geen tot weinig* overmatige windhinder.
- Bij een **matig** windklimaat ervaart men *af en toe* overmatige windhinder.
- Bij een **slecht** windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder.

Een zo omschreven **matig** windklimaat past bij de algemene ervaring van het windklimaat in Nederland.

De kwaliteitsklasse is afhankelijk van het aantal uren dat de windhinder (overlast) drempelwaarde van 5 m/s naar verwachting wordt overschreden. Deze waardering is weergegeven in Tabel 1 met in groen acceptabele kwaliteitsklasse.

Ter plaatse van alle fiets- en wandelpaden in de omgeving en het plangebied is sprake van de activiteit doorlopen. Om te voldoen aan de drempelwaarden die gelden voor een dergelijke activiteit mogen alle paden maximaal kwaliteitsklasse D hebben. Rondom entrees van gebouwen is een kwaliteitsklasse C vereist.

De drempelwaarde voor windgevaar is 15 m/s (NEN8100) en wordt gekwalificeerd als aangegeven in Tabel 2.

Van windgevaar wordt gesproken wanneer de kwalificatie 'gevaarlijk' optreedt. Op alle fiets- en wandelpaden in en rondom het plangebied is de maximaal toegestane kwalificatie 'beperkt risico'.

Overschrijdingskans In procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten
<2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
>20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 1: Classificatie windklimaat conform NEN8100.

Overschrijdingskans In procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
0,05 < 0,30	Beperkt risico
> 0,30	Gevaarlijk

Tabel 2: Kwalificatie tabel windgevaar conform NEN8100.

2 Algemene informatie

Conform de NEN8100 wordt het windklimaat beoordeeld op basis van de overschrijdingskans van de windsnelheid drempelwaarde van 5 m/s. Daarnaast kan wind als hinderlijk ervaren worden als er fluctuaties in snelheid en richting plaats vinden. In een normaal windklimaat zonder invloed van bebouwing wordt in basis niet gesproken van overmatige windhinder. Door de obstructie van gebouwen is er een verhoogde kans voor het optreden van windversnellingen en vertragingen.

Denk aan hinder bij windsnelheden boven circa 5 m/s die worden ondervonden aan: het haar verwaait, kleding en paraplu's worden door de wind bewogen, en met toenemende windsnelheid heeft men steeds meer moeite om regelmatig te blijven lopen en het evenwicht te bewaren.

Windkracht 3 op de schaal van Beaufort omvat snelheden tussen 3,4 m/s en 5,4 m/s; windkracht 4 tussen 5,5 m/s en 7,9 m/s. Het KNMI geeft hierbij de beschrijving: bladeren en twijgen bewegen voortdurend (3 Beaufort) en kleine takken beginnen te bewegen, stof en papier dwarrelt op (4 Beaufort). Figuur 2 toont de schaal van Beaufort met de benaming, snelheden en uitwerkingen.

Voor elke locatie in een plan behoort te worden nagegaan welke activiteit zal overheersen. Een parkeerterrein behoort bijvoorbeeld tot activiteit I: doorlopen. Slenteren doet men bijvoorbeeld in een winkelstraat, onoverdekt winkelcentrum of park. Bij langdurig zitten valt te denken aan zitten op een bankje in een park.

Gebouwen die tussen andere gebouwen staan van ongeveer dezelfde hoogte veroorzaken geen overmatige windhinder. Dit geldt wanneer de hoogte van het gebouw niet meer dan 1,5 keer hoger is dan de omliggende gebouwen.

Gebouwen die tweemaal hoger zijn dan de andere gebouwen binnen de invloedsfeer veroorzaken vrijwel altijd een verslechtering van het windklimaat. Daarmee vereisen hoge bouwwerken altijd een windhinderonderzoek.

In de NEN8100 worden bovenstaande condities ondergebracht in de categorieën van beschutte en onbeschutte ligging. Wanneer een bouwplan beschut ligt zal waarschijnlijk geen windhinder optreden. Landelijk gezien zal verreweg het grootste deel van de bouwplannen in deze categorie vallen. Bij een onbeschutte ligging van het bouwplan is de kans op een windklimaat met een lage graad van comfort aanmerkelijk groter.

Van de wind die tegen een gebouw aanstroomt gaat circa 2/3 naar beneden, dit komt door de druk van de atmosfeer. Dit deel van de wind stroomt grotendeels op straatniveau om de hoeken van dat gebouw verder in de windrichting. De volumestroom lucht neemt daardoor naast het gebouw toe waardoor de wind relatief harder stroomt dan als het gebouw hier niet zou hebben

gestaan. Deze windversnellingen kunnen leiden tot windhinder. Achter het gebouw ontstaat door de relatieve onderdruk een zog, waarbinnen lucht terug naar het gebouw stroomt (in tegengestelde richting van de wind). Figuur 3 toont een aantal basisprincipes.

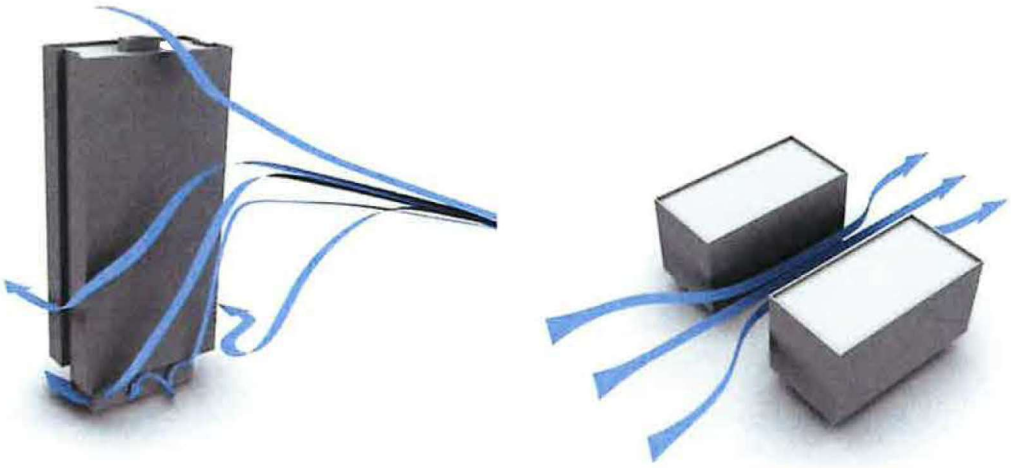
De lengte waarover het gebouw effect heeft op het lokale windklimaat is afhankelijk van de breedte, hoogte en lengte. Als er twee hoge gebouwen naast elkaar staan wordt het effect versterkt.

Tussen gebouwen welke op korte afstand van elkaar staan kan ook een luwte ontstaan wanneer de wind er overheen scheert. Hierdoor wordt een beter windklimaat dan in het open veld gerealiseerd.

SCHAAL VAN BEAUFORT

kracht	benaming	wind gemiddelde snelheid over 10 minuten		uitwerking boven land en bij mens
		km/h	m/s	
0	stil	0-1	0-0,2	rook stijgt recht of bijna recht omhoog
1	zwak	1-5	0,3-1,5	windrichting goed af te leiden uit rookpluimen
2	zwak	6-11	1,6-3,3	wind merkbaar in gezicht
3	matig	12-19	3,4-5,4	stof waait op
4	matig	20-28	5,5-7,9	haar in de war; kleding flappert
5	vrij krachtig	29-38	8,0-10,7	opwaaiend stof hinderlijk voor de ogen; gekuifde golven op meren en kanalen; vuilcontainers waaien om
6	krachtig	39-49	10,8-13,8	paraplu's met moeite vast te houden
7	hard	50-61	13,9-17,1	het is lastig tegen de wind in te lopen of te fietsen
8	stormachtig	62-74	17,2-20,7	voortbewegen zeer moeilijk
9	storm	75-88	20,8-24,4	schoorsteenkappen en dakpannen waaien weg; kinderen waaien om
10	zware storm	89-102	24,5-28,4	grote schade aan gebouwen; volwassenen waaien om
11	zeer zware storm	103-117	28,5-32,6	enorme schade aan bossen
12	orkaan	>117	>32,6	verwoestingen

Figuur 2: Schaal van Beaufort.



Figuur 3: Voorbeeld basisprincipes wind om gebouwen.

3 Situatie

3.1 Ligging

De ontwikkelingslocatie is gelegen aan de Schiekade en de Delftsestraat in Rotterdam. De noordzijde van het Schiekadeblok grenst aan de spoorlijnen rondom Rotterdam Centraal. De ligging van het plan is aangegeven op Figuur 4.

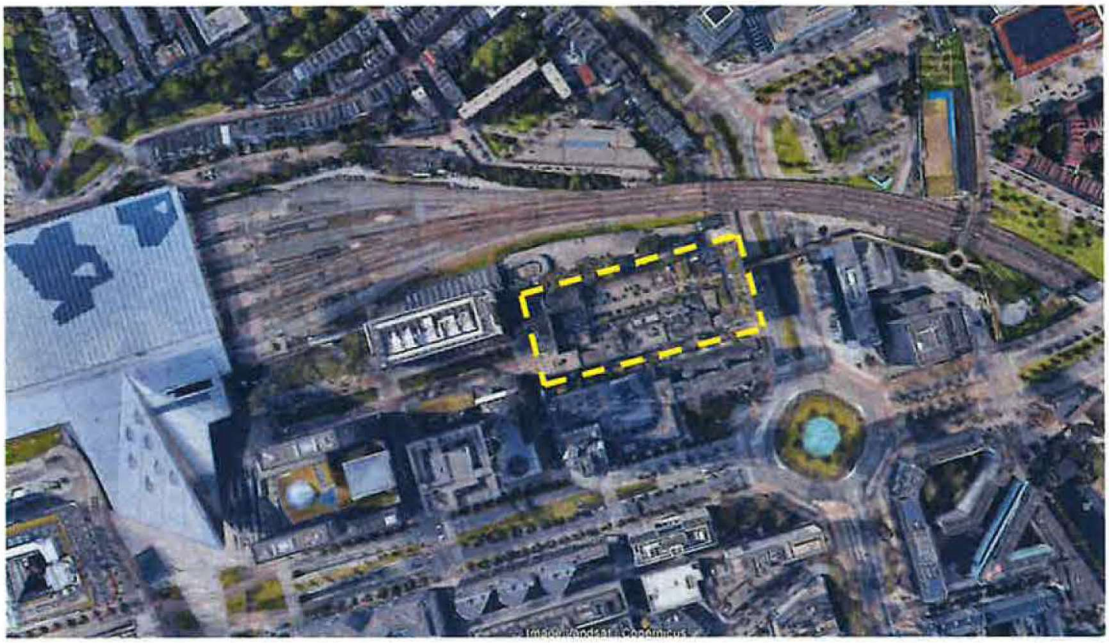
Langs de bovengenoemde straten liggen wandel- en fietspaden.

In de zuid- tot westelijke windrichting zijn verschillende gebouwen tussen de 50m en 150m gesitueerd. De bebouwing in deze windrichting valt onder hoog stedelijke bebouwing.

De gebouwen aan de zuidzijde van de Delftsestraat hebben een hoogte tussen de 37m en 43m. In zuidwestelijke richting staan twee woontorens met een hoogte van ca. 100m. Ten westen van het Schiekadeblok ligt het 'central post' gebouw met een hoogte van ca. 57m.

Ten oosten van het Schiekadeblok staan twee gebouwen van 44m en 93m. De afstand tot deze gebouwen is groter doordat de Schiekade tussen de ontwikkeling en de twee gebouwen ligt

Voor de overige windrichtingen is de hoogte van de bebouwing onder de 50m, met een uitzondering in noordoost windrichting.



Figuur 4: Ligging ontwikkelingsplan Schiekadeblok Rotterdam, geel gestippelde lijn, Google Earth.

3.2 Schiekadeblok uitvoering stedenbouwkundigplan

Het stedenbouwkundig plan van het Schiekadeblok bestaat uit verschillende bebouwing, waaronder een woontoren van 200m aan de noordoostzijde van het blok. De ontwikkeling is weergegeven in Figuur 5 vanuit westelijke windrichting. Figuur 6 geeft het bovenaanzicht weer.

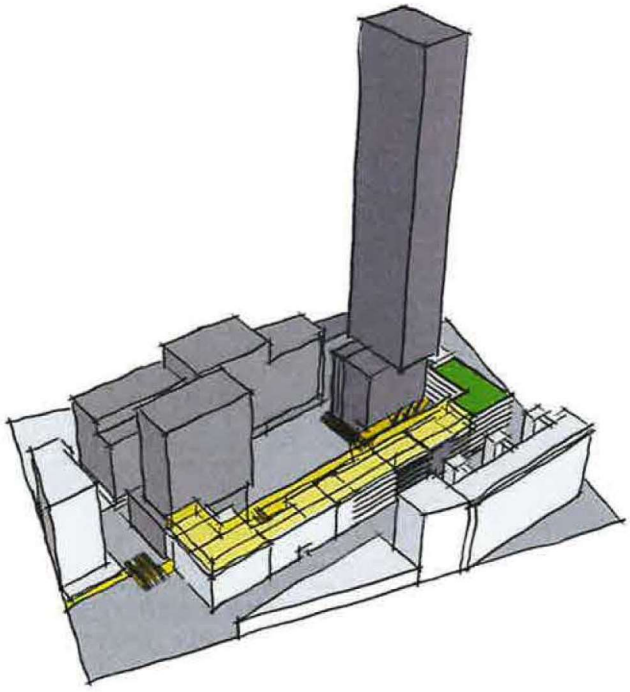
Tot 42m hoogte heeft de woontoren een rechthoekig ontwerp, met de langste zijde loodrecht op het zuiden. Boven de 42m is de woontoren een kwartslag gedraaid. Deze rotatie zorgt aan de westzijde voor een 14,5m lange plint tot 42m hoogte. Tussen de woontoren en het gebouw ten oosten van de woontoren is een doorgang van 5m.

Langs de gehele zuidzijde van het plan is de bebouwing circa 26m hoog. De bebouwing aan de noordzijde van het plan, parallel aan het spoor, heeft een hoogte tussen de 38m en 56m. Aan de westzijde van het Schiekadeblok staat nog een gebouw van 70m hoog.

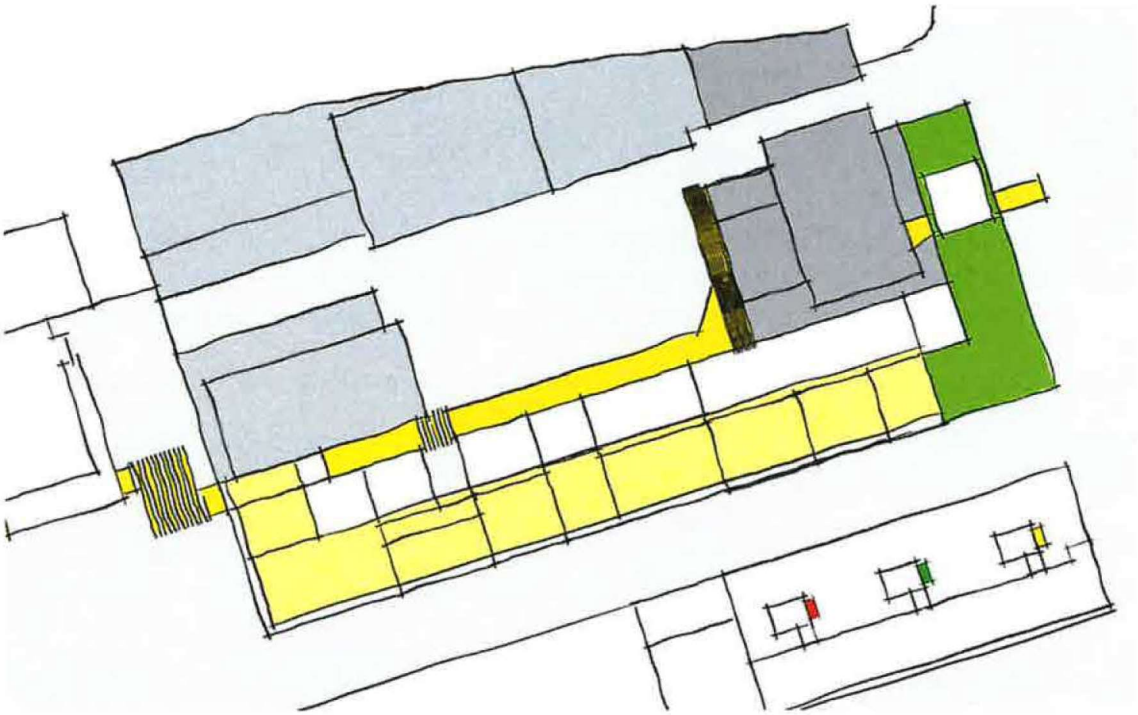
Er zijn twee grotere doorgangen aan de oost- en westzijde gecreëerd om de binnenkant van het Schiekadeblok te bereiken. Aan de westzijde is de doorgang naast de 200m hoge woontoren gepositioneerd en aan de zuidzijde is deze naast de 70m hoge toren gepositioneerd. Een derde en kleinere doorgang verbind de zuidzijde het Schiekadeblok met de Delftsestraat.

Door het Schiekadeblok loopt een, in geel aangegeven, looppad. In deze uitvoering van de woontoren ligt het pad onder de zuidzijde van de toren. Aan de westzijde van het Schiekadeblok is een doorgang gecreëerd waar het looppad doorheen gaat.

Het groene vlak ten oosten van de woontoren is de dakakker, dit is een bestaand dakterras wat ook in de analyse meegenomen wordt als verblijfsplaats.



Figuur 5: Ontwikkeling Schiekadeblok, uitvoering stedenbouwkundigplan, aanzicht zuid, 3D model SketchUp.



Figuur 6: Ontwikkeling Schiekadeblok, uitvoering stedenbouwkundigplan, bovenaanzicht

3.3 Schiekadeblok uitvoering Urban Minds

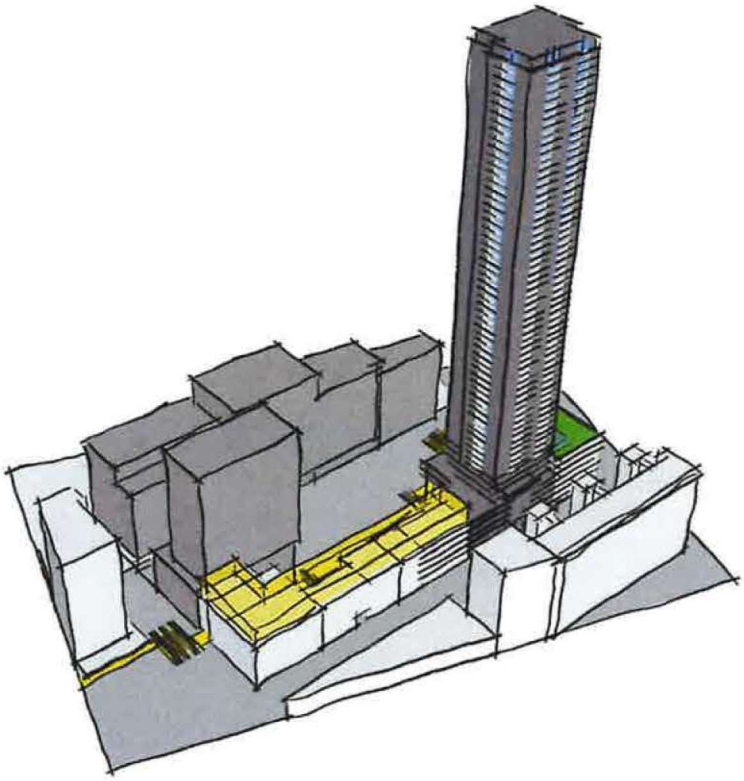
De uitvoering van Uban Minds van het Schiekadeblok blok verschilt op een aantal punten van het stedenbouwkundig plan. De bebouwing aan de noord, zuidwest en west zijde van het plan is hetzelfde. De woontoren is in dit plan verschoven van de oostzijde naar zuidzijde van het blok.

Figuur 7 geeft de ontwikkeling weer vanuit het zuidwesten. Figuur 8 geeft het bovenaanzicht weer van de ontwikkeling.

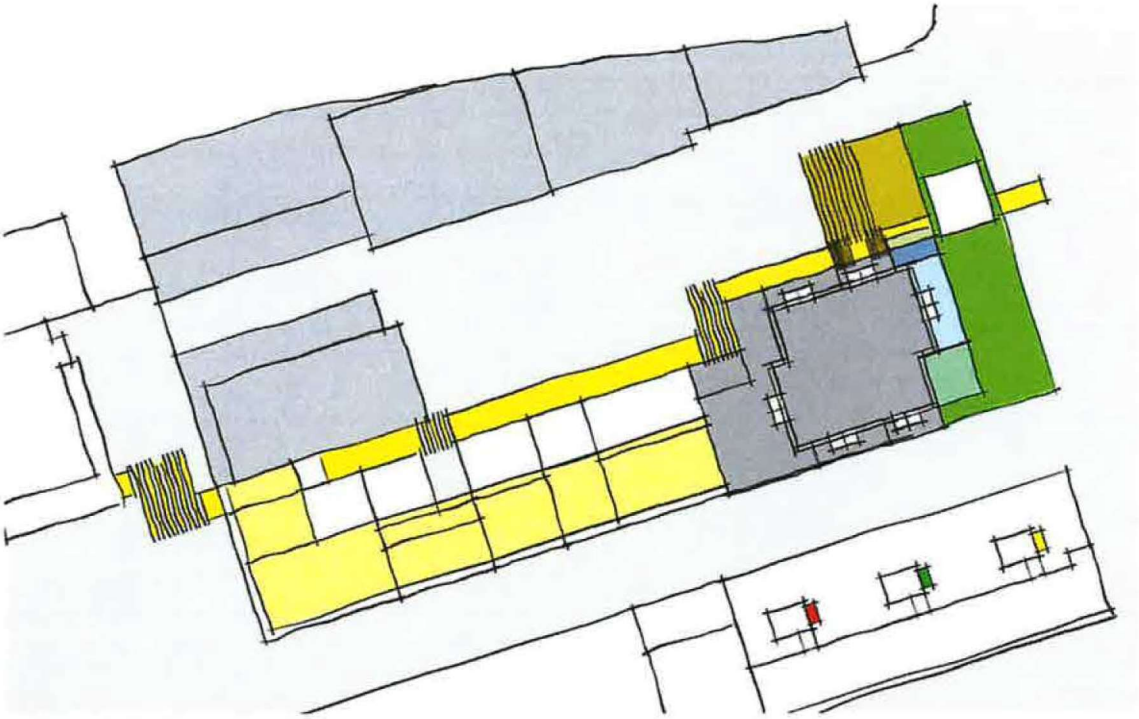
Tussen de zuidzijde van het Schiekadeblok en de woontoren is een plint van 4m aanwezig. Aan de noordzijde van de woontoren is tevens een plint van 4m aanwezig. Aan de westzijde sluit de bebouwing aan op de andere gebouwen.

Door de verschuiving van de toren ontstaat er meer ruimte rond de westelijke doorgang van het Schiekadeblok.

De loopbrug die door het Schiekadeblok heen loopt ligt in het plan van Urban Minds aan de noordzijde van de woontoren. Daarna vervolgt het looppad zich in westelijkerichting, net zoals bij het stedenbouwkundigeplan.



Figuur 7: Ontwikkeling Schiekadeblok, uitvoering Urban Minds, aanzicht zuid, 3D model SketchUp.



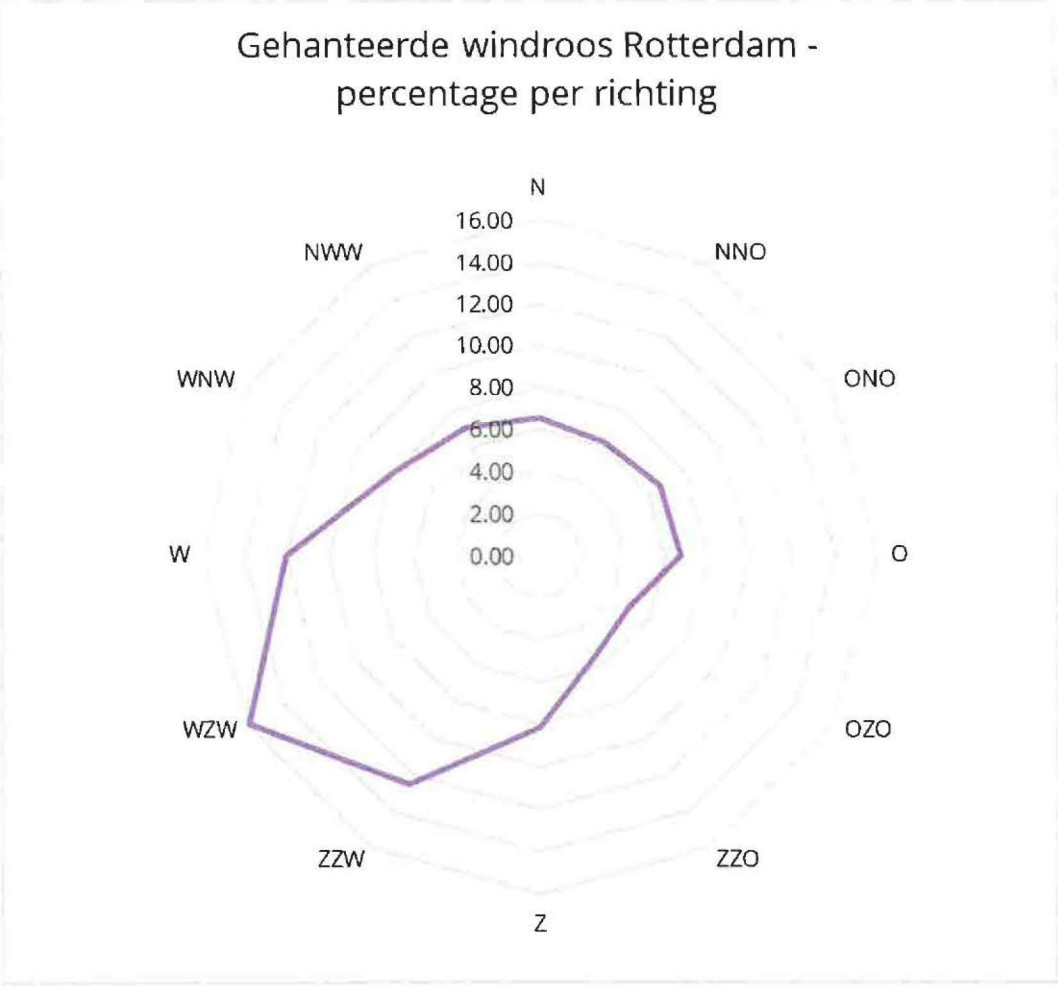
Figuur 8: Ontwikkeling Schiekadeblok, uitvoering Urban Minds, bovenaanzicht

3.4 Winddata

De winddata dat is gebruikt voor het windonderzoek is samengesteld door Meteoblue voor Rotterdam. De wind is samengesteld uit 20 jaar weerdata (07-2002 t/m 07-2022) van weerstations in de buurt en aangepast aan de omgeving van Rotterdam.

Figuur 9 toont de windroos met windsnelheden in kilometer per uur.

Zoals de windroos toont komt de wind overwegend uit zuidwestelijke richting, van zuidelijke tot westelijke wind. Deze windrichtingen vinden bijna 50% van het jaar plaats en zijn daarmee bepalend voor het te ervaren windklimaat. De gemiddelde windsnelheid is 18,6 km/h (windkracht 3).

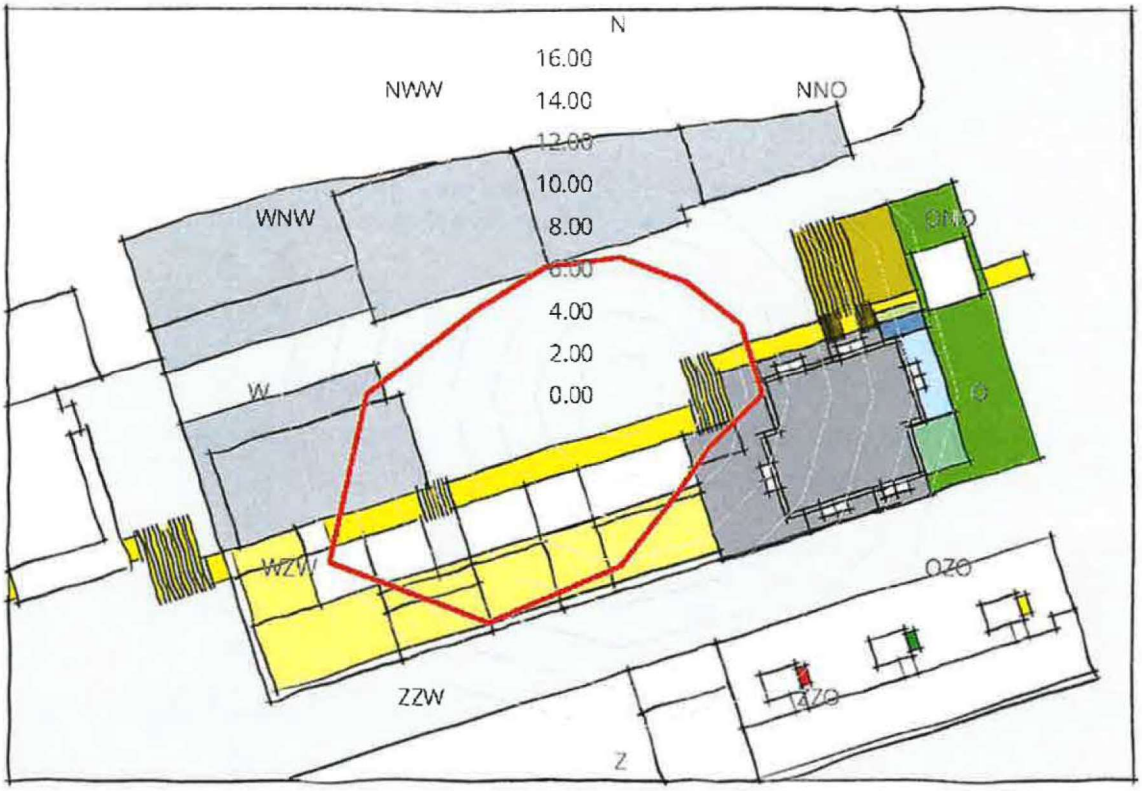


Figuur 9: Windroos geconstrueerd door Meteoblue voor Rotterdam, windsnelheid is weergegeven in km/h.

4 Analyse te verwachten windklimaat

In de NEN8100 wordt gesteld dat gebouwen tot 1,5 keer de hoogte van de omliggende bebouwing naar verwachting geen overmatige windhinder veroorzaken. Bij een grotere verhouding bestaat de kans op windhinder. De woontoren van 200m is i.v.m. de bebouwing binnen het Schiekadeblok drie tot acht keer zo hoog. Daarmee kunnen de woontorens (grootte) impact hebben op het windklimaat.

Figuur 10 toont het Schiekadeblok van Urban Minds met daaroverheen de windroos geprojecteerd.



Figuur 10: Windroos geprojecteerd over het plangebied.

4.1 Impact woontoren stedenbouwkundigplan

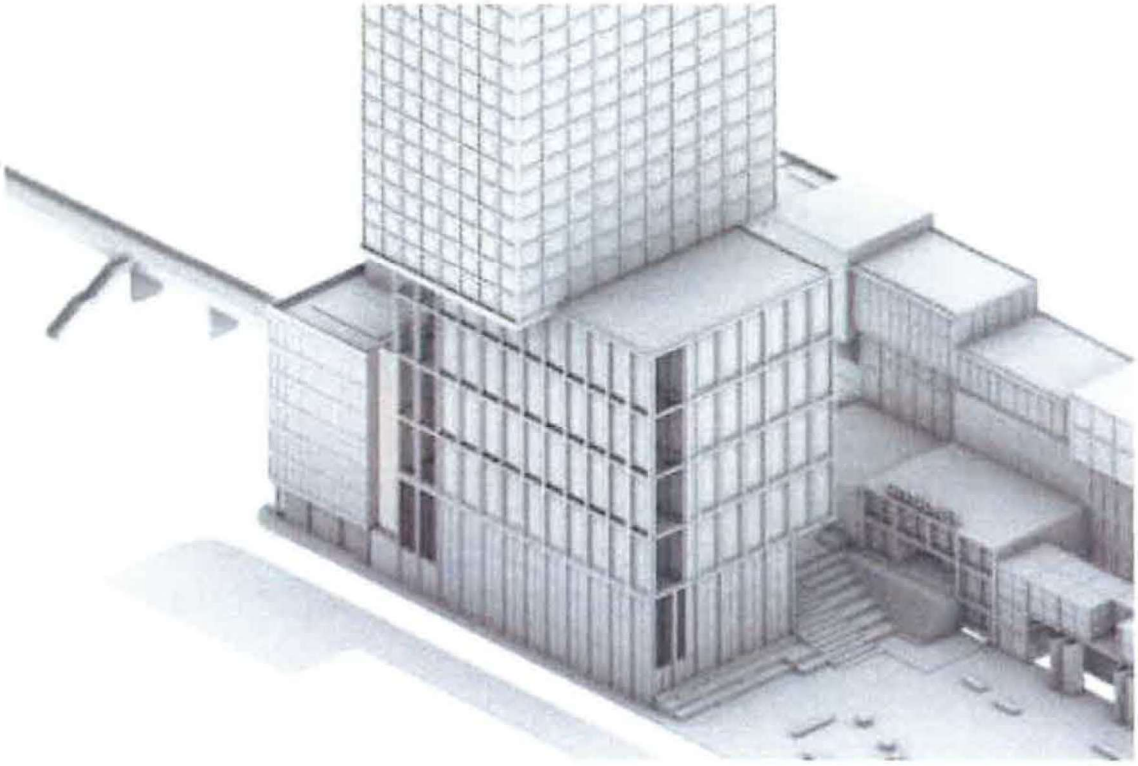
De impact van de woontoren in het stedenbouwkundigplan op het windklimaat is voor een deel al beoordeeld door Peutz (*juni 2021, bijlage 10 van Ontwerpbestemmingsplan Schiekadeblok*). Naar aanleiding van deze toetsing is een nieuw stedenbouwkundig ontwerp gekomen. In deze impact analyse wordt voornamelijk gekeken naar de verschillen tussen het oude en het nieuw stedenbouwkundige plan en wat voor effect dat heeft op het windklimaat.

Het eerste punt wat is veranderd in het nieuwe plan is de doorgang aan de noordzijde van de toren. Aan de noordgevel is een luifel en een tweede gevel toegevoegd. De ruimte tussen de woontoren en gevel is open, maar de gevel zelf is wel dicht. Figuur 11 geeft de toegevoegde gevel aan de noordzijde weer.

Door het toevoegen van de tweede gevel wordt breedte van de doorgang kleiner. De ruimte tussen de luifel en het gebouw is wel open, waardoor de wind er door heen kan stromen. Echter kan de wind niet vrij om de hoek van het gebouw stromen en wordt het een 'tunnel' ingestuwd. Hierdoor kunnen er rond de hoeken en de uitgang hoge snelheden ontstaan.

Daarnaast is door het verkleinen van de Schiestraat meer kans dat de wind die door de doorgang wordt gestuwd een hogere snelheid heeft. Vooral bij zuidzuidwest tot westen wind kan dit effect opspelen. Dit betreft 42% van het jaar. Verwacht wordt dat in dit gedeelte van de Schiestraat wederom windhinder en waarschijnlijk ook windgevaar zal optreden.

Een positief punt van het toevoegen van de luifel is dat de valwinden die direct langs de gevel stromen niet meer geheel in de Schiestraat terecht komen, maar hoger door de doorgang zullen stromen. Dit effect is vooral gunstig voor westen wind.



Figuur 11: Toegevoegde luifel noordzijde bij nieuw stedenbouwkundig ontwerp

4.1.1 Luchtsingel

De luchtsingel die door het Schiekadeblok loopt heeft in het nieuwe ontwerp wederom een meer open karakter gekregen. Hierdoor is het looppad niet meer afgeschermd tegen de valwinden die ontstaan bij wind uit het zuiden. Dit kan de kans op windhinder op het looppad toe laten nemen. De doorgang onder het Schieblok zal, net als in het door Peutz uitgevoerde onderzoek een beperkte kans op windgevaar geven.

4.2 Impact woontoren Urban Minds

In het voorgestelde plan van Urban Minds is de woontoren aan de zuidzijde van het Schiekadeblok gesitueerd. Het verwachte windklimaat rond de ontwikkeling wordt geanalyseerd en vergeleken met het nieuw stedenbouwkundige plan.

Door het verschuiven van de toren in zuidelijke richting ontstaat er voor de wind meer doorstroom mogelijkheid rondom de oostelijke doorgang. In het stedenbouwkundig plan bestaat deze doorgang uit een kanaal van 12m breed, 38m hoog en ca 35m lang. In het voorgestelde plan van Urban Minds is de doorgang ook 12m breed, maar de heeft deze bijna geen lengte en hoogte. Doordat de ruimte aan de westzijde van de doorgang groter is zullen de windsnelheden in de doorgang lager zijn. Wanneer er een kanaal wordt gevormd kunnen er hogere snelheden optreden, deze vergrootten de kans op windhinder en windgevaar. Zie rapportage Peutz hoofstuk 3.1 en bijlage 2.6.

Bij wind uit het zuiden ontstaat er een valwind aan de Delftsestraat kant. Langs deze zijde van het gebouw is een plint van 4m aanwezig, maar deze zal de val wint niet 'breken'. Het wordt verwacht dat de valwind tegen de plint aanstroomt en met een kleine afwijking verder naar beneden stroomt.

Normaal gesproken stroomt de wind rond de hoeken van het gebouw in de originele windrichting, echter is er een hoogte verschil aanwezig van 8m tussen de plint en de dakakker. Daarmee wordt verwacht dat het overgrote deel van de valwind niet in de richting van de dakakker gaat maar beneden richting de Delftsestraat wordt 'geduwd'.

Wind uit deze richting komt ca. 8% van het jaar voor. De impact op het windklimaat van de Delfstestraat is niet vergelijkbaar met de doorgang aan de oostzijde, maar kan wel merkbaar zijn en windhinder veroorzaken onder aan de gevel. Aangeraden wordt om aan deze zijde een grotere plint te creëren of een extra luifel toe te voegen.

Voor de twee meest voorkomende windrichtingen stroomt de wind net als bij het stedenbouwkundigplan op de zuidoost hoek. Hierbij zullen geen valwinden ontstaan.

Bij westzuidwesten wind wordt verwacht dat er meer wind over het zuidelijke gedeelte van de dakakker zal stromen. Het noordelijke gedeelte ligt voornamelijk in de luwte van de toren. Voor zuidzuidwesten wind ligt het gebouw in de luwte van het gebouw aan de overzijkant van de Delftsestraat en zal dit niet optreden.

De twee gevels aan de west zijde van de woontoren zullen bij westen wind een downwash genereren die neerkomt op de plint van het gebouw. Er wordt verwacht dat de wind op de plint stroomt en langs de hoeken van het gebouw in originele richting zal stromen. De gevel en de plint verspringen niet op dezelfde locatie, waardoor een gedeelte gevel maar een plint van 4m heeft. Hierdoor wordt verwacht dat de wind gemakkelijker tot de grond in de hoek kan stromen en de klimaatklasse te hoog kan zijn.

4.2.1 Luchtsingel

De luchtsingel heeft in het ontwerp van Urban Minds een meer beschutter karakter gekregen. Dit komt doordat de woontoren stroomopwaarts van het looppad ligt en de plint 18m hoog is.

Wel is er in het huidige ontwerp, zoals aangehaald in de vorige alinea, kans op een verhoogd windklimaat bij de noordwest hoek van de toren. Verwacht wordt dat dit opgelost kan worden door het 7m hoge gedeelte van de plint te verhogen naar 18m.

Wat onderzocht moet worden in een CFD-onderzoek is of het beperkt risico op windgevaar ook aanwezig is in dit ontwerp. Doordat dit een druk gedreven probleem is, is het lastig om daar een oordeel over te vellen.

5 Conclusie

Voor de huidige gebiedsindeling van het Schiekadeblok in Rotterdam is door Urban Minds een deskundig oordeel aangevraagd voor het windklimaat. Daarnaast is er ook een deskundig oordeel aangevraagd voor een aangepaste versie van de gebiedsindeling. In deze versie is de 200m hoge woontoren, die in het huidige plan aan de noordoostzijde staat, verschoven naar de zuidzijde van het Schiekadeblok.

Verwacht wordt dat het windklimaat rondom het huidige stedenbouwkundige plan op verschillende locaties niet kan voldoen aan de gestelde NEN 8100 norm. Ten noorden van de woontoren, aan de oostzijde van de Schiestraat, is er een verhoogde kans op windhinder- en gevaar. Dit wordt veroorzaakt door de smalle doorgang en de toegevoegde luifel/gevel aan de noordzijde van de toren. Het gebied met windhinder kan zich uitstrekken over het grootste gedeelte van de doorgang.

Door de geplaatste luifel is het voor de valwind die bij westenwind ontstaat minder gemakkelijk om de doorgang in te duiken en tot straat niveau te komen.

In het door Urban Minds aangeleverde plan is de woontoren in zuidelijke richting verplaatst. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de wind om door de doorgang aan de noordoostzijde heen te stromen. Verwacht wordt dat er hierdoor geen windgevaar meer optreedt in de doorgang. Het gebied met windhinder zal voor het overgrote deel of helemaal weg zijn.

Door de verschoven toren is er kans op een kleine verhoging van het windklimaat op de Delftsestraat. Verwacht wordt dat dit geen windhinder oplevert. Echter wordt wel aangeraden om de toren een aantal meter in noordelijke richting te verplaatsen zodat de plint langs de Delftsestraat groter wordt. Dit zal voor een verdere verbetering van het windklimaat zorgen.

Het windklimaat op de dakakker zal in het huidige plan niet voldoen zonder dat er schermen of een overkapping wordt geplaatst. Door de verschuiving van de toren wordt verwacht dat er voornamelijk aan de zuidzijde van de dakakker een slechter windklimaat ontstaat. Het noordelijke gedeelte van de dakakker ligt deels beschut achter de woontoren.

De lichtsingel loopt door het Schiekadeblok heen. In het huidige plan loopt het langs de zuidzijde van de woontoren en heeft het een vrij open karakter. Hierdoor is de kans op windhinder net na en in de doorgang in het oosten hoger. Dit was ook aangegeven in het door Peutz uitgevoerde onderzoek.

In het plan van Urban Minds ligt de lichtsingel aan de noordzijde van de woontoren. Daarmee ligt deze een stuk beschutter dan in het huidige plan en zal er naar verwachting weinig tot geen windhinder optreden rondom de ingang. Door de inkeping in de plint, aan de westzijde van de toren, is er een verhoogde kans op windhinder bij de noordwest hoek van de woontoren.

Gezien de hoogte van de woontoren is het conform het NEN8100 is het noodzakelijk om een windtunnel of CFD onderzoek uit te laten voeren om het windklimaat vast te stellen. Daarom wordt aangeraden om het windklimaat rondom beide versies van het bestemmingsplan met deze methodes te laten toetsen.


Aveco
de Bondt
onderzoekt · ontwerpt · adviseert

CMS
law·tax·future

Bijlage 3

2e (2e)

Van: 2e
Verzonden: maandag 22 maart 2021 13:34
Aan: 2e ; 2e ; 2e ; 2e ; 2e
CC: 2e ; 2e
Onderwerp: FW: L 1228: varianten Annabel
Bijlagen: variaties Annabel.pdf

Categorieën: schiekadeblok; Categorie Blauw

Collega's,

Zie hieronder en in de bijlage de resultaten van verschillende doorgerekende varianten van Annabel.

Let op 1: Er is in deze uitkomsten geen rekening gehouden met de andere horeca inrichtingen en terrassen.
Reactie Peutz: *Om de invloed van de maatregelen bij Annabel goed te kunnen beschouwen hebben we voor deze berekeningen inderdaad alleen gekeken naar de emissie ten gevolge van Annabel. De invloed van de terrassen en de andere inrichtingen is uiteraard afhankelijk van de variant. In de huidige situatie (variant 1) zal de bijdrage van de overige gelegenheden relatief klein zijn en in variant 4 en 5 relatief groot. Zolang de twee avondhorecagelegenheden echter in de nieuwbouwpanden worden gerealiseerd zal hier in het ontwerp nog rekening mee kunnen worden gehouden. De invloed van de terrassen zal voorlopig hetzelfde zijn als in de eerdere berekeningen.*
➔ Ik heb telefonisch nog gevraagd om verduidelijking van de invloed van de terrassen: In de varianten 4 en 5 waarbij het stemgeluid op de terrassen leidend zal worden, neet de geluidbelasting op de woninggevels waarschijnlijk toe t.o.v. deze modellen. Daar waar het muziekgeluid leidend is (naar verwachting varianten 1 2 en 3), zal de gevelbelasting mogelijk nog iets toenemen, maar nooit meer dan met 3 dB(A).

Let op 2: Er is enkel gekeken wat het betekent als Annabel wordt verplaatst naar de nieuwbouw op de spoorstrook.
Reactie Peutz: *We hebben inderdaad niet meer locaties voor Annabel onderzocht om niet teveel varianten te introduceren. De enige mogelijke locatie in de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van het plein is naar verwachting de plek waar Livv Club/MyKech is gesitueerd. Uit de rapporten van deze locatie volgt dat de geluidreductie behoorlijk goed is. Deze locatie is echter qua oppervlak relatief klein en naar verwachting niet groot genoeg voor de exploitatie van Annabel met een grote en een kleine zaal en een cafe. Het lijkt derhalve niet haalbaar om Annabel in de huidige bebouwing te houden zonder aanvullende maatregelen aan (een deel van) de constructie.*
Bij de realisatie van Annabel in 1 van de twee woontorens zal bij het ontwerp zeer goed rekening dienen te worden gehouden met het aanbrengen van geluidisolatie en andere maatregelen. Naar verwachting zal hierbij ook gebruik moeten worden gemaakt van een doos-in-doos-constructie.

Vervolg
Ik kan me voorstellen dat we op basis van deze uitkomsten weer even met elkaar willen overleggen. Op 6 april staat er een overleg gepland met DV waar de meeste van jullie ook voor zijn uitgenodigd. Ik hoop dat we naar aanleiding van dat gesprek onze uitgangspunten m.b.t. horeca weer verder kunnen preciseren, waarna we dat ook kunnen doorgeven aan Peutz zodat zij het rapport op basis van de juiste uitgangspunten kunnen schrijven zonder dat hier alle mogelijk varianten in terugkomen. Uiteraard blijft het mogelijk (en is dat ook wenselijk) om nog wel een aantal variabele hierop op te nemen, bijvoorbeeld beide terrasvarianten, zodat die keuze vooruit kan worden geschoven.

Laten we dit thema volgende week maandag tijdens ons terugkerende overleg in elk geval bespreken.

2e
Jurist
Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

Afdeling Bouw- en Woningtoezicht
BWT Bestemmingsplannen
M: 2e
Website www.rotterdam.nl

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 2e
Verzonden: donderdag 18 maart 2021 17:44
Aan: 2e M. (2e)
CC: 2e @peutz.nl; 2e
Onderwerp: L 1228: varianten Annabel

Hoi 2e,

Zoals afgesproken hebben wij een aantal varianten voor de locatie en de geluidisolatie bij de grote zaal van Annabel doorgerekend. De volgende vijf varianten zijn hierbij beschouwd:

1. Huidige locatie met geluidisolatie van dak en gevel zoals gemeten door Event Acoustics in rapport d.d. 9 maart 2016;
2. Huidige locatie met verbeterde geluidisolatie van het dak, zoals voorgesteld door Event Acoustics in notitie d.d. 22 maart 2016;
3. Huidige locatie met verdiepingen op het dak, waarmee de geluidemissie via het dak komt te vervallen. Geluidisolatie van de gevel nog conform metingen Event Acoustics;
4. Huidige locatie met verdiepingen op het dak en verbeterde gevelisolatie, conform eerdere berekeningen Peutz (doos-in-doosconstructie);
5. Relocatie van Annabel naar de spoorstrook, met enkele verdiepingen (kantoren) boven Annabel, waarmee de geluidemissie via het dak komt te vervallen. Daarnaast goede geluidisolatie van de wanden, omdat hier bij nieuwbouw direct rekening mee kan worden gehouden.

In de bijlage zijn voor bovenstaande varianten de berekende (muziek)geluidniveaus grafisch weergegeven ten gevolge van Annabel (grote zaal en café). De weergegeven rekenresultaten betreffen de etmaalwaarden, inclusief 10 dB muziektoeslag. De berekende waarden dienen in principe te worden getoetst aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 50 dB(A)-etmaalwaarde.

Zoals verwacht leidt de huidige situatie (variant 1) tot onacceptabel hoge geluidniveaus van meer dan 70 dB(A)-etmaalwaarde over de gehele gevel. Per beschouwde variant worden de maatregelen zwaarder en neemt derhalve de berekende geluidbelasting af. Tot en met variant 3 worden er echter op een deel van de gevel nog geluidniveaus van meer dan 70 dB(A)-etmaalwaarde berekend. Er zullen dus ook maatregelen moeten worden gerealiseerd aan de gevel van de grote zaal.

In zowel variant 4 als variant 5 zijn de hoogst berekende geluidniveaus iets meer dan 60 dB(A)-etmaalwaarde. Bij deze varianten wordt het geluid ten gevolge van de grote zaal dusdanig goed gereduceerd, dat het berekende geluidniveau bijna volledig wordt bepaald door de bijdrage van het muziekgeluid ten gevolge van het café. Deze bijdrage is naar verwachting 'relatief' makkelijk te reduceren door toepassing van zwaardere beglazing. Naar verwachting is het dan ook mogelijk om het maximale (muziek)geluidniveau terug te brengen naar circa 55 dB(A)-etmaalwaarde ter hoogte van de gevel van de torens.

Met betrekking tot de realisatie van de oplossing lijkt het makkelijker om voor variant 5 te gaan, omdat dit nieuwbouw betreft. De voorgestelde oplossingen zijn behoorlijk ingrijpend om te realiseren in het huidige pand, terwijl dit in het ontwerp voor de spoorstrook direct zou kunnen worden meegenomen. Eventueel zou een dergelijke oplossing ook kunnen worden gerealiseerd in één van de torens, maar dan moet er goed rekening worden gehouden met de woningen op de hogere verdiepingen.

Ik hoop dat jullie hier weer mee vooruit kunnen. Doorrekenen van meer varianten is uiteraard mogelijk, maar ik weer niet of dat op dit moment wenselijk is.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

PEUTZ
Postbus 696
[redacted] Zoetermeer
T: [redacted]
E: [redacted]@peutz.nl
W: www.peutz.nl

Vindt u deze informatie onduidelijk? Wij geven graag een toelichting.
Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.

CMS
law·tax·future

Bijlage 4

Notitie

T 088 226 74 00
E info@bbn.nl
W bbn.nl

Project 2201050 – Schiekadetoren Rotterdam
Betreft Varianten vergelijk schiekadeblok

Van [redacted]
[redacted]@bbn.nl
06[redacted]

Rotterdam, 26 juli 2022

1. Inleiding

In opdracht van Urban Minds is bbn adviseurs gevraagd om een verschillen onderzoek uit te voeren voor de vastgoedontwikkeling van het Schiekadeblok te Rotterdam.

Het verschillenonderzoek beperkt zich tot de financiële impact die de plannen hebben binnen de 200m[1] hoogbouw zone van het Schiekadeblok. De plannen die in het verschillenonderzoek met elkaar vergeleken worden, zijn de uitwerking van de hoge toren binnen het ontwikkelplan van Urban Minds, juli 2022 en de uitwerking van de hoge toren in het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok, d.d. 26 oktober 2021.

In het verschillenonderzoek gaan wij nader in op de financiële impact van positie, belendingen, locatie binnen de 200m1 hoogbouw zone, oppervlakte verhoudingen en plattegrond efficiëntie.

Gebruikte stukken

- Ontwikkelplan Urban Minds (juli 2022)
- Stedenbouwkundig plan Gemeente Rotterdam d.d. 26-10-2021 (KCAP)
- onderzoek stedenbouwkundig plan (20220524) (Urban Minds)
- 20220721 I onderbouwing vormfactor (Urban Minds)
- 4. b_NL.IMRO.0599.BP1108Schiekadebl-on01_tb4 (Peutz)
- 20220715 I telling parkeren (pdf) (Urban Minds)

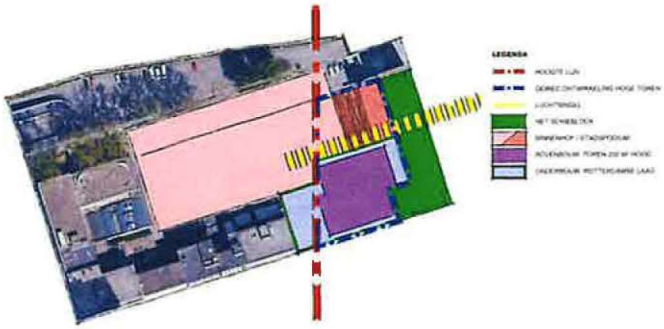
2. Plangebied

Het desbetreffende plangebied met daarin aangegeven rechts van de witte lijn het rood gearceerde 200m[1] hoogbouw zone. In groen het Schieblock en geel het plangebied van zowel het ontwikkelplan Urban Minds als het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok



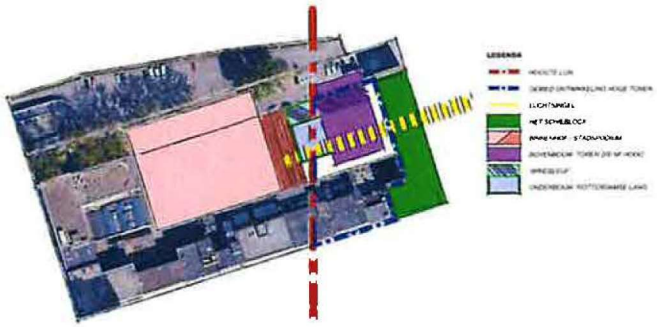
Invulling van het plangebied met de woontoren (paars) van het ontwikkelplan Urban Minds waarbij de woontoren aan de zuidzijde van de luchtsingel wordt gerealiseerd.

OVERZICHT ONTWIKKELPLAN URBAN MINDS



Invulling van het plangebied met de woontoren (paars) van het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok, waarbij de woontoren achter het Schieblock wordt gerealiseerd en de luchtsingel onder de uitkragingen van het gebouw is gepositioneerd.

OVERZICHT STEDENBOUWKUNDIG PLAN SCHIEKADEBLOK



3. Oppervlakten verschillen en invloed op de bouwkosten

Tussen beide woontorens zijn er een aantal verschillen in oppervlakte te constateren. De woning plattegronden in het ontwikkelplan van Urban Minds hebben een grotere plattegrond dan in het stedenbouwkundig plan Schiekadeblok. Naast de afmeting van de woonlagen is er ook een verschil in het ontsluitingsprincipe die bepalend is voor een financiële haalbaarheid.

3.a Invloed bouwkosten op plattegronden

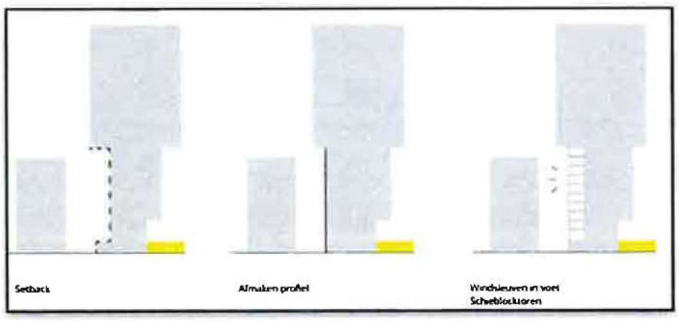
Met de verschillende invullingen van het plangebied van ontwikkelplan Urban Minds en het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok ontstaan er ook bouwkundige randvoorwaarden voor de bouw van de woontoren.

De woontoren in het ontwikkelplan van Urban Minds is geprojecteerd ten zuiden van de luchtsingel. De onderbouw van de woontoren in het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok is gelegen ten noorden van de luchtsingel.

Met de sloop van de constructie van Delfsestraat 9 en Delfsestraat 11-15 en de ontwikkeling van de woontoren van Urban Minds ontstaat er een nieuw bouwvolume waarbij de Rotterdamse laag bestaat uit 5 bouwlagen die een bredere voet vormt ten opzichte van de toren.
De woonfunctie start boven de 8e bouwlaag. Door de setback na laag 5 ontstaat er dak volume waar valwinden vanaf de woontoren op afgevangen kunnen worden. De plattegronden van de woontoren hebben een gemiddeld oppervlakte van 950m²bvo.

In het stedenbouwkundig plan Schiekadeblok is een andere invulling gegeven aan de invulling van woontoren ten opzichte van de woontoren van Urban Minds. Omdat de woontoren noordelijker wordt geplaatst komt de woontoren tegen de 200m[1] hoogbouw grens, hierdoor moet de toren smaller en gedraaid worden uitgevoerd en ontstaan er kleinere plattegronden. De plattegronden waar mee gerekend wordt, zijn gemiddeld 825m²bvo. Naast de kleinere plattegronden wordt ook op een alternatieve wijze windhinder opgelost. Op pagina 111 in het Stedenbouwkundigplan Schiekadeblok heeft KCAP een constructieve 'windsleuf' opgenomen, 'Deze windsleuf' loopt van bouwlaag 2 tot bouwlaag 11. Door het toepassen van deze 'windsleuf' ontstaan er ongebruikelijke plattegronden voor de onderste 12 bouwlagen waarbij met name de bouwkosten op het ruwbouw concept van grote invloed zijn. Dit omdat de onderste lagen verjongd worden, verjongen van de voet is daarnaast ook ongunstig voor de stabiliteit van de woontoren.

Doorsnede constructieve sleuf tbv windhinder en doorgang luchtsingel



Financieel gezien heeft de woontoren uit het stedenbouwkundig plan Schiekadeblok een negatieve invloed op de bouwkosten ten opzichte van het ontwikkelplan van Urban Minds. Dit komt enerzijds door de alternatieve oplossing voor de windhinder en anderzijds door kleinere plattegronden van de woontoren, met als basis uitgangspunt een gelijk aantal woningen per woonlaag.
Onderstaande kosten kentallen hebben negatieve invloed op de bouwkosten:

- Fundatie
- Ruwbouwconcept
- Gevel in relatie tot het vloeroppervlakte
- Afbouw woningen, een gelijk aantal woningen op een kleiner oppervlak zorgt voor hogere bouwkosten/ m²BVO
- Installaties woningen, zelfde aantal woningen op een kleiner oppervlak zorgt voor hogere bouwkosten / m²

De bouwkostenindicatie van de woontoren in het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok komt per m²bvo ca. € 400,- tot € 450,- per m² bvo hoger uit dan de bouwkosten van de woontoren in het ontwikkelplan van Urban Minds.

3.b Invloed ontsluiting op GO-BVO verhouding

Met het bestuderen van de plattegronden van het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok valt op dat met het optekenen van de ontsluiting op de woonlagen, rekening wordt gehouden van een 1-zijdige vluchtroute die voor verschillende voordeuren langsloopt. De oplossing in het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok is tegenstrijdig met het bouwbesluit.

Refererend aan het document "20220721 onderbouwing vormfactoren" heeft Urban Minds een alternatieve ontsluitingsopzet gemaakt voor plattegronden van het stedenbouwkundig model Schiekadeblok, waarmee wel kan worden voldaan aan het bouwbesluit. Deze opzet bestaat uit een kern, met wokkeltrap(pen) en liften, met een rondloop. Deze opzet wordt in vrijwel alle Rotterdamse hoogbouwtorens met meer dan 4 woningen per bouwlaag toegepast. Deze ontsluitingsopzet is gelijk aan het ontsluitingsprincipe van de woontoren van Urban Minds.

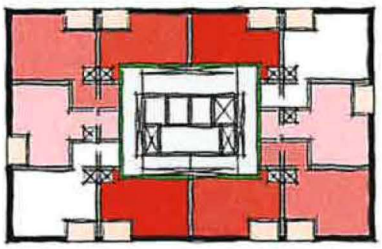
Met het doorvoeren van het ontsluitingsprincipe conform bouwbesluit ontstaat er een gewijzigde GO-BVO verhouding. Voor de GO-BVO verhouding in het Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok staat 74%GO aangegeven.

Plattegrond uit Stedenbouwkundig plan 74%GO:



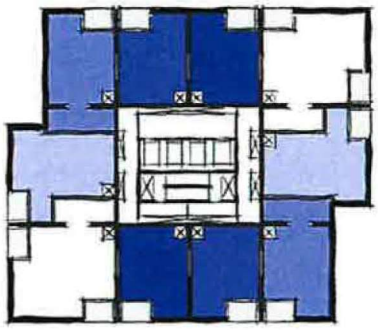
Conform de aangepaste uitgangspunten benoemd in "20220721 onderbouwing vormfactoren" komt, met het gewijzigde ontsluitingsprincipe, de verhouding uit op 69%GO wat een verschil maakt van 5% op een verdieping met 8 appartementen ten opzichte van de plattegronden uit het stedenbouwkundigplan van de gemeente Rotterdam.

Aangepaste plattegrond uit Stedenbouwkundig plan 69%GO:



Bij de woningplattegrond van Urban Minds met 8 appartementen op 1 laag, wordt een GO verhouding van 72% gerealiseerd, een positief verschil van 3% ten opzichte van het stedenbouwkundigplan van de gemeente Rotterdam.

Plattegrond uit plan Urban Minds 72%GO:



4. Overige gebouwen/belendingen

Commercieel/kantoren

In deze notitie zijn de kantoren en commerciële ruimten van beide planning niet beoordeeld op bouwkosten en vormfactoren. Binnen de stedenbouwkundige plannen van Urban Minds en de gemeente Rotterdam wordt een andere hoeveelheid aan commerciële ruimte gerealiseerd. Op de huidige locatie Delfsestraat 9,11-15 is op dit moment 2.350m²BVO aanwezig waar in de nieuwe plannen van Urban Minds een totale ontwikkeling van 9.600m²BVO wordt gerealiseerd. In het stedenbouwkundigplan Schiekadeblok is 3.000m²BVO aan commerciële ruimten voorzien.

Poppodium

In de stedenbouwkundige plannen van Urban Minds wordt er een nieuwe locatie voor het poppodium gerealiseerd. De nieuwe locatie is onder de trappen van de luchtsingel op de huidige schiestraat 12 positie. Het poppodium wordt 2 laags waarvan 1 laag ondergronds en 1 laag onder het verhoogde maaiveld/stadstribune. De kelder laag kan gelijktijdig met de ondergrondse parkeervoorzieningen worden gebouwd. Met de nieuwe bouwlocatie kan direct worden voorzien in de juiste geluidstechnische maatregelen.

In het rapport van Peutz "4. b_NL.IMRO.0599.BP1108Schiekadebl-on01_tb4" worden voor de huidige locatie van het poppodium een aantal maatregelen voorgesteld om, ter reducering van geluidsoverlast, een doos in doos constructie te maken. Om de maatregelen voor de doos in doos constructie door te voeren betekend dat sloop nieuwbouw voor de huidige locatie.

In het ontwikkelplan van Urban Minds wordt dit ondervangen door het poppodium op een nieuwe locatie te maken welke direct geschikt wordt gemaakt voor toegepast gebruik. Daarnaast wordt de nieuwe locatie gelijktijdig en in dezelfde structuur opgebouwd als de parkeergarage waardoor de algehele bouwkosten relatief laag blijven waar dit bij een doos in doos constructie van de huidige locatie tot zeer hoge bouwkosten gaat leiden.

Schieblock

Voor beide stedenbouwkundige plannen van zowel Urban Minds en de gemeente Rotterdam is de verwachting dat de bouw van de woontoren naast het "Schieblock" een vergelijkbare de impact op zowel bouwkosten, overlast en aanpassingen gaat hebben.

Positie luchtsingel

De looproute en bouwkundige voorzieningen voor de luchtsingel hebben geen invloed op het ontwikkelplan van Urban Minds. De luchtsingel loopt aan de noordzijde van woontoren en geeft geen kostenverhogende consequenties voor de bouwkosten van de woontoren in het ontwikkelplan van Urban Minds. In het stedenbouwkundigplan van de gemeente Rotterdam loopt de luchtsingel door de voet van de woontoren waarbij aannemelijk is dat dit invloed heeft op de plattegronden maar ook op de bouwkosten van de woontoren.

Schiestraat 12

Voor beide stedenbouwkundige plannen van zowel Urban Minds en de gemeente Rotterdam is het noodzakelijk dat het gebouw Schiestraat 12 gesloopt wordt.

Parkeren

In het document " 20220715 | telling parkeren" is op basis van de parkeertelling van KCAP een doortelling gemaakt van het aantal parkeerplaatsen met het ontwikkelplan van Urban Minds. In het ontwikkelplan van Urban Minds zijn 226 parkeerplaatsen benodigd. In het stedenbouwkundig plan Schiekadeblok zijn 230 parkeerplaatsen voorzien.

5. Financiële conclusie

Zoals in hoofdstuk 3 is benoemd zijn de bouwkosten van het stedenbouwkundig plan van de gemeente Rotterdam substantieel hoger dan bij de woontoren van het ontwikkelplan van Urban Minds. Het verschil ontstaat met name door de oplossing van de windhinder maar ook in de hoeveelheid afbouw en installatiekosten op basis van een 8-spanner per laag en de hoeveelheid te realiseren bvo per woonlaag.

Wanneer er ook gekeken wordt naar de verhouding GO-BVO wordt het verschil in bouwkosten per m²bvo nog groter van de reeds genoemde € 400,- tot € 450,- per m²bvo. Niet alleen de bouwkosten per m² bvo staan zo onder druk maar ook de doorrekening naar kosten per m²GO waar uiteindelijk ook de opbrengsten kant aan wordt gekoppeld.

Niet alleen het verschil in bouwkosten zet de haalbaarheid onder druk maar ook het verschil in opbrengsten. Het verschil in GO per woonlaag benoemd in hoofdstuk 3b is gemiddeld gemeten een verschil van 3% GO wat in het plan van Urban Minds hoger ligt.

Onderstaande punten zijn van invloed op de bouwkosten en opbrengsten per m²GO

- Bouwkosten m²BVO (€ 400,- tot € 450,- hoger t.o.v. plan Urban Minds)
- Efficiëntie woonlagen per m²GO (69% plan gemeente, 72% plan Urban Minds)

Geconcludeerd kan worden dat de bouwkosten en de efficiëntere plattegronden van Urban Minds voor een hogere haalbaarheid zorgen.

Wanneer de hogere bouwkosten per m²bvo en een minder gunstige GO-BVO verhouding worden doorgerekend in een bouwkostenverschil per m²GO, komen de bouwkosten van de plannen van de gemeente Rotterdam € 730,- tot € 800,- per m²GO hoger uit in vergelijking met het ontwikkelplan van Urban Minds.

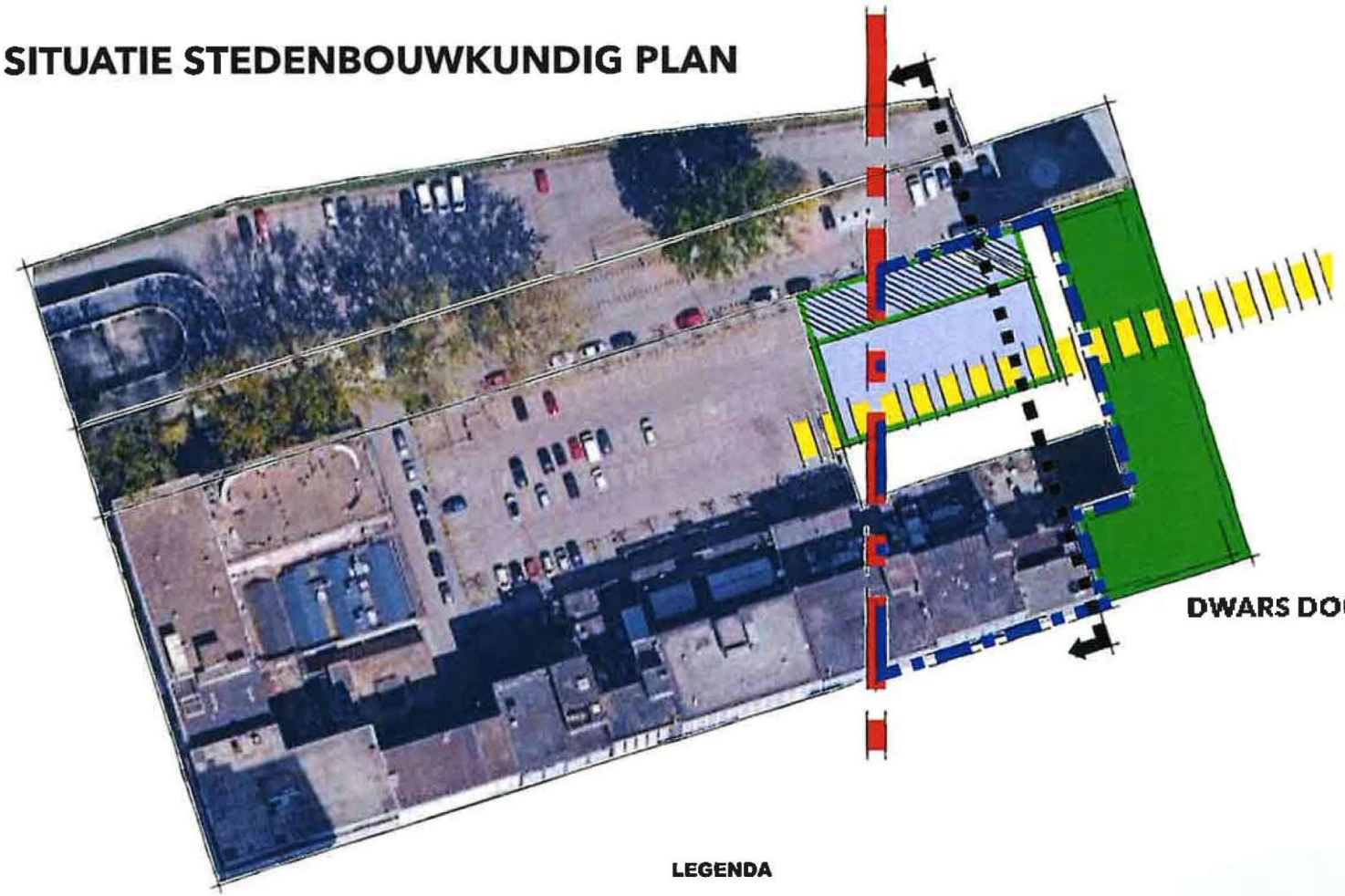
Daarnaast worden in het ontwikkelplan van Urban Minds per bouwlaag meer m²GO ontwikkelt, per bouwlaag is dit ca. 15% meer vloeroppervlak. Ook dit verschil heeft een positief effect op de hogere haalbaarheid van het Ontwikkelplan van Urban Minds.

Alle prijzen benoemd in deze notitie zijn exclusief BTW.

CMS
law·tax·future

Supplement bij bijlage 4

SITUATIE STEDENBOUWKUNDIG PLAN



LEGENDA

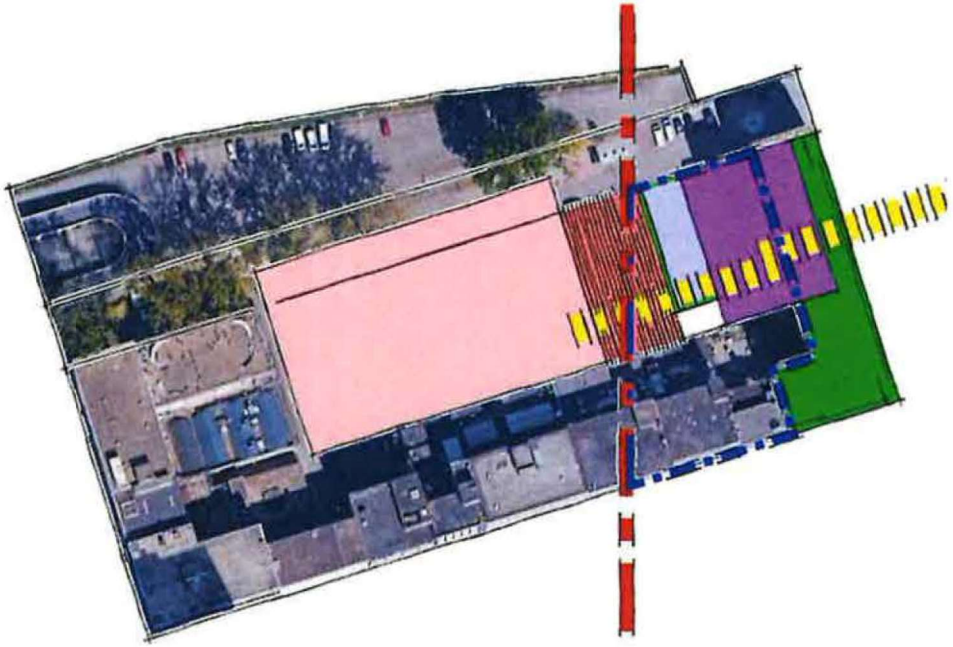
- HOOGTE LIJN
- GEBIED ONTWIKKELING HOGE TOREN
- DWARSDOORSNEDE
- LUCHTSINGEL
- HET SCHIEBLOCK
- 'WINDSLEUF'
- ONDERBOUW 'ROTTERDAMSE LAAG'

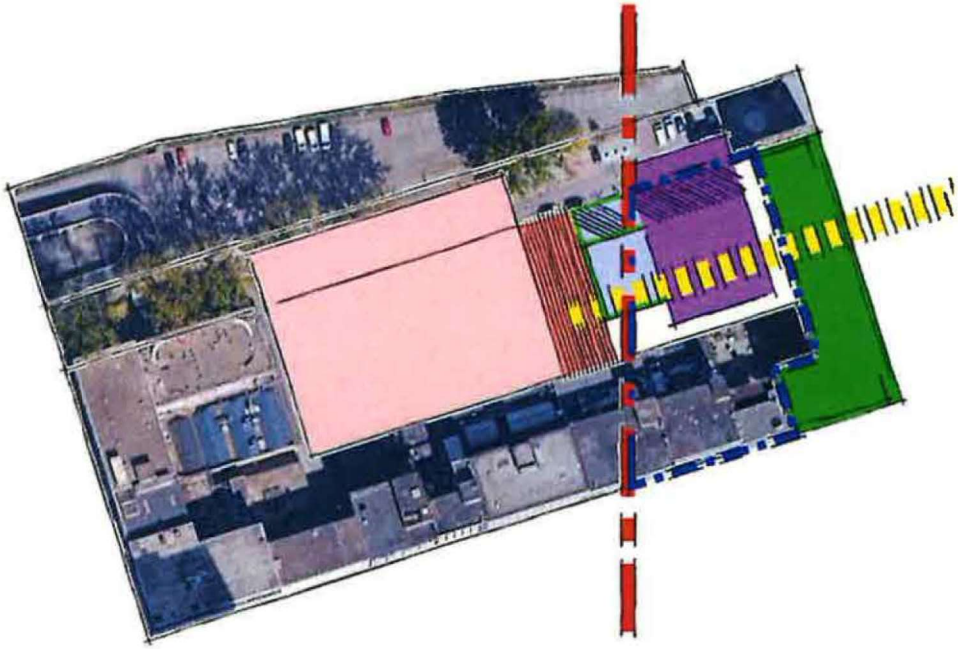
DWARS DOORSNEDE



MODEL 2a

NIEUW STEDENBOUWKUNDIG PLAN

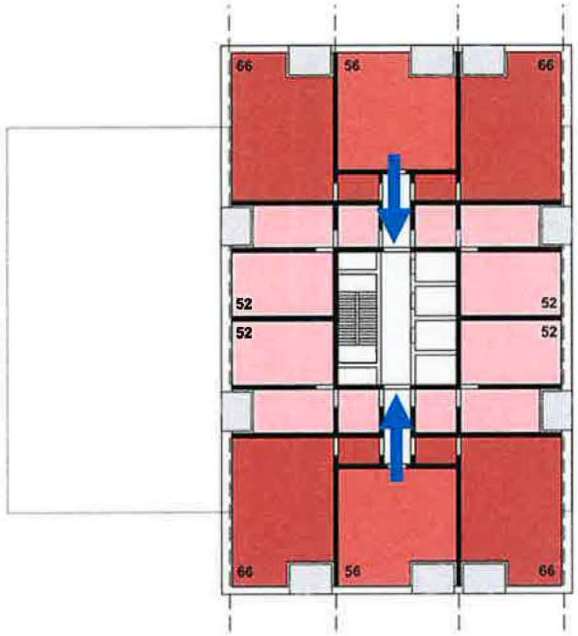




LEGENDA

- *HOOGTE LIJN*
- *GEBIED ONTWIKKELING HOGE TOREN*
- *LUCHTSINGEL*
- *HET SCHIEBLOCK*
- *BINNENHOF / STADSPODIUM*
- *BOVENBOUW 'TOREN 200 M' HOOG'*
- *'WINDSLEUF'*
- *ONDERBOUW 'ROTTERDAMSE LAAG'*

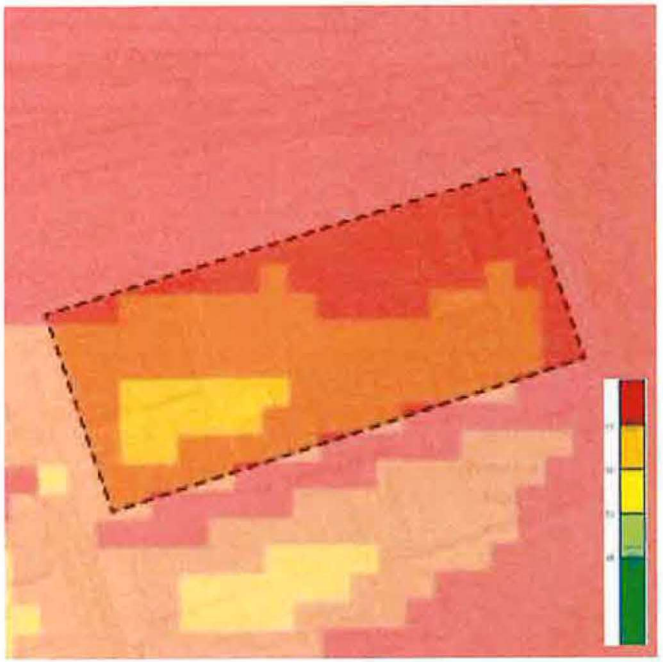
TEKORTKOMINGEN NIEUW STEDENBOUWKUNDIG PLAN



VLUCHTMOGELIJKHEDEN

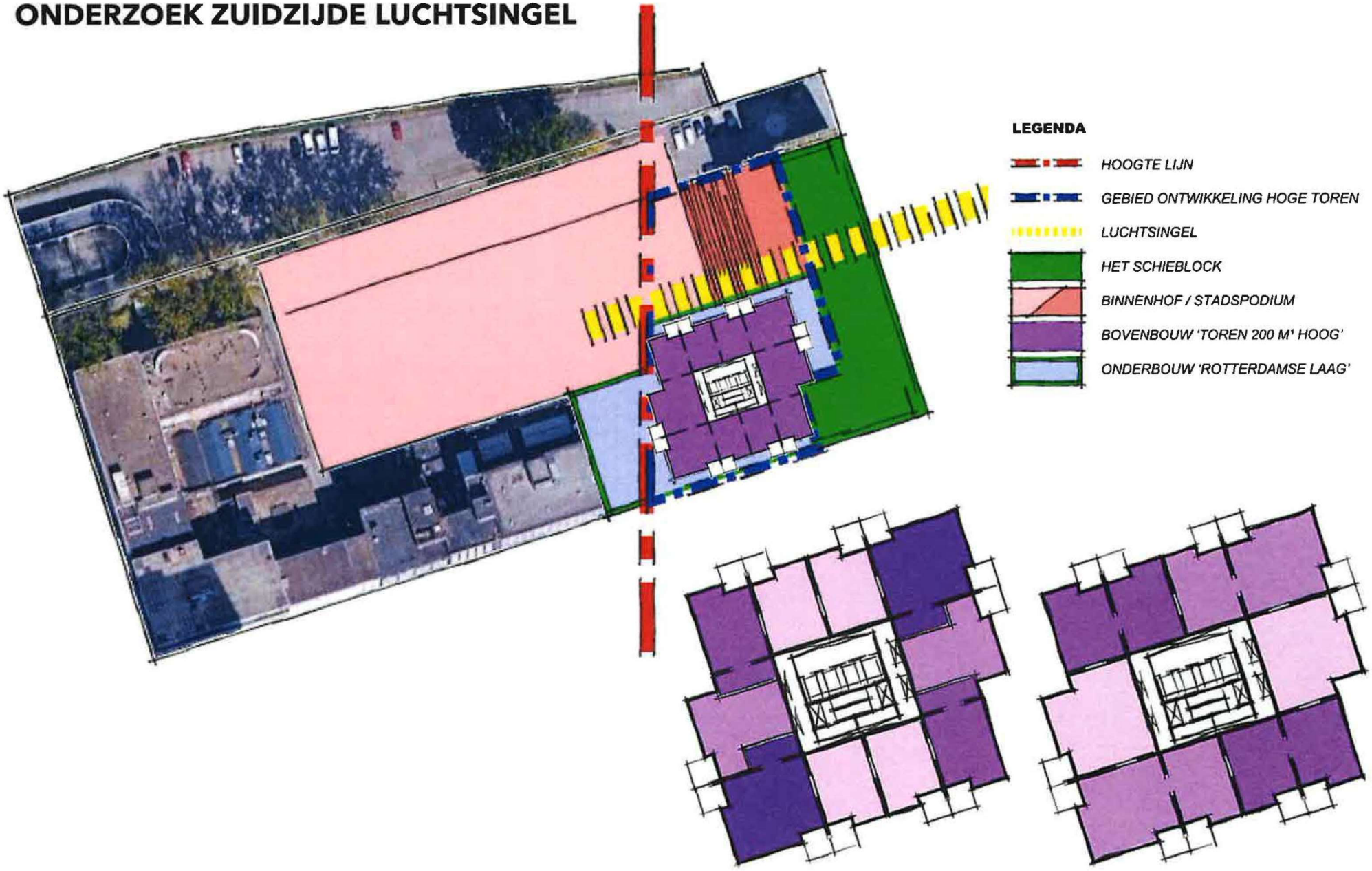


CONSTRUCTIEF



GELUID

ONDERZOEK ZUIDZIJDE LUCHTSINGEL



CMS
law·tax·future

Supplement bij bijlage 4

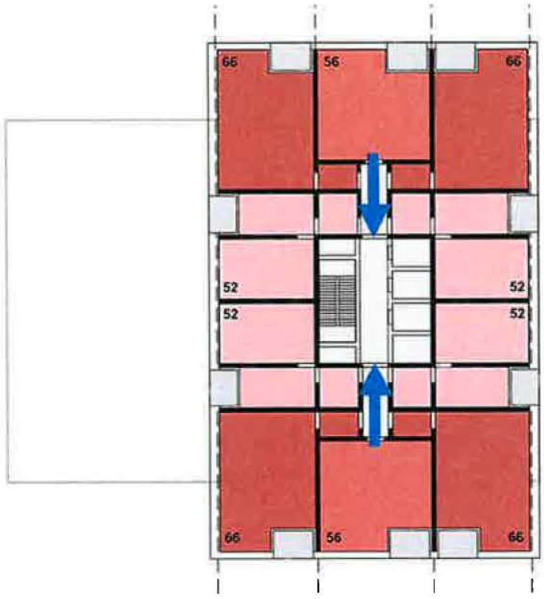
URBAN MINDS

Betreft: Onderbouwing vormfactor plattegronden woontoren
Datum: 21-7-2022
Opgesteld door: [redacted]

Plattegronden in Stedenbouwkundigplan Schiekadeblok:

In het Stedenbouwkundigplan Schiekadeblok zijn 3 mogelijke varianten te zien. De varianten zijn:

- Wonen 10 woningen; BVO: 814 m² vs. GBO: 584 m²; vormfactor = 0,72
- Wonen variant 8 woningen; BVO: 814 m² vs. GBO: 601 m²; vormfactor = 0,74
- Wonen variant 6 woningen; BVO: 836 m² vs. GBO: 616 m²; vormfactor = 0,74



In naastgelegen plattegrond, afkomstig uit het 'Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok', is te zien dat de vluchtweg van zes van de tien appartementen voorlangs (meerdere) woningtoegangsdeuren leidt. Dit is niet toegestaan volgens artikel 2.104 tweede lid van het Bouwbesluit 2012.

In de Rotterdamse hoogbouwprojecten wordt steevast een rondloop rondom de liftkern en het vluchttrappenhuis toegepast. Hierdoor is er te allen tijde de mogelijkheid om te vluchten zonder dat een woningtoegangsdeur wordt gepasseerd.

Een aanpassing in de plattegronden uit het stedenbouwkundigplan is mogelijk, dit heeft echter nadelige consequenties voor de verhouding tussen BVO en GBO (vormfactor). De vormfactor is mede bepalend voor de financiële haalbaarheid van hoogbouwprojecten.

Door een beperkte maat van de hoge toren en de rechthoekige vorm, ontstaat er een minder ideale plattegrond die mogelijke consequenties heeft voor de afmetingen van de appartementen of het totaal aantal te realiseren appartementen.

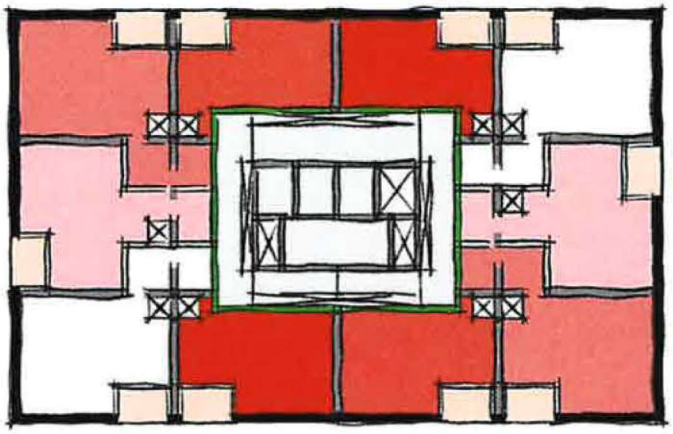
URBAN MINDS

Plattegrond woontoren Stedenbouwkundig model met rondgang o.b.v. 10 woningen:

Indien de plattegrond uit het stedenbouwkundig plan wordt voorzien van een rondloop rondom trappen en lift, heeft het onderstaande consequenties voor de vormfactor van de 3 varianten:

- Wonen 10 woningen; BVO: 813,9 m² vs. GBO: 557,8 m²; vormfactor = 0,69
- Wonen variant 8 woningen; BVO: 825,1 m² vs. GBO: 570,0 m²; vormfactor = 0,69
- Wonen variant 6 woningen; BVO: 836,3 m² vs. GBO: 583,2 m²; vormfactor = 0,70

Aangepaste plattegrond uit Stedenbouwkundig plan met 10 woningen:



De vormfactor over de complete toren komt uit op ca. 0,671. Dit is incl. verkeersruimten door kantoorlagen, incl. de entree en excl. (fiets)parkeren.

Totaal BVO wonen in Stedenbouwkundig model: ca. 46.800 m²
Totaal GBO wonen in Stedenbouwkundig model: ca. 31.400 m²

Uitgangspunten:

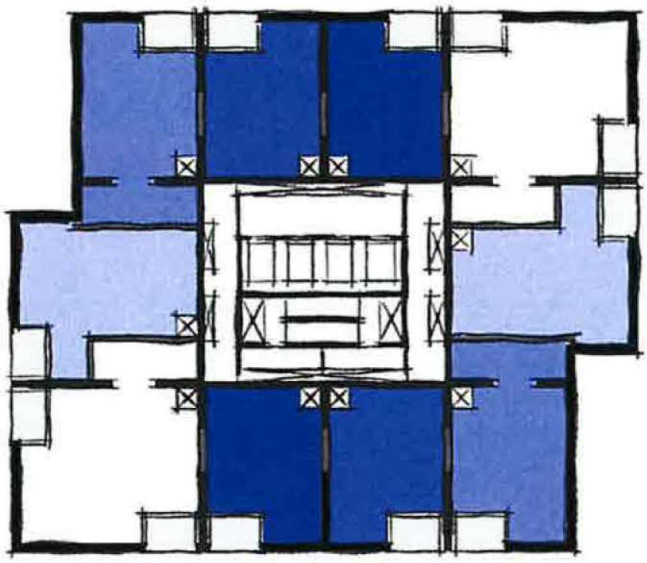
- Totaal 376 woningen in de hoge toren
- 48 woningen > 40 m² < 50 m² = ca. 12,8%
- Totaal BVO wonen inclusief de 5 woon lagen achter 'windsleuf', aandachtspunt voor deze woningen is of er voldoende (direct) daglicht is.
- Onderste woonlaag op ca. 28 m¹ boven maaiveld
- Onvoldoende ruimte t.b.v. benodigde fietsparkeerplaatsen hoge toren in Stedenbouwkundig plan Schiekadeblok

Plattegrond woontoren Urban Minds met rondgang o.b.v. 10 woningen:

De basis plattegronden van de woontoren in het plan van Urban Minds is reeds voorzien van een een rondloop rondom trappen en lift. De vormfactor van 3 varianten komt in het plan van Urban Minds uit op:

- Wonen 10 woningen; BVO: 955,6 m² vs. GBO: 680,8 m²; vormfactor = 0,71
- Wonen variant 8 woningen; BVO: 966,7 m² vs. GBO: 695,5 m²; vormfactor = 0,72
- Wonen variant 6 woningen; BVO: 977,9 m² vs. GBO: 713,0 m²; vormfactor = 0,73

Plattegrond uit plan Urban Minds met 10 woningen:



De vormfactor over de complete toren komt uit op ca. 0,692. Dit is incl. verkeersruimten door kantoorlagen, incl. de entree en excl. (fiets)parkeren.

Totaal BVO wonen in plan Urban Minds: ca. 54.400 m²
Totaal GBO wonen in Stedenbouwkundig model: ca. 37.600 m²

Uitgangspunten:

- Totaal ruim 500 woningen in de hoge toren
- Geen woningen > 40 m² < 50 m²
- Onderste woonlaag op ca. 28 m¹ boven maaiveld
- Ruim voldoende ruimte t.b.v. benodigde fietsparkeerplaatsen hoge toren in plan Urban Minds.

CMS
law·tax·future

Supplement bij bijlage 4

Parkeerberekening Schiekadeblok
o.b.v. model KCAP Datum: 15-7-2022

URBAN MINDS

Fietsparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	fppl/100m2	aantal fppl	fiets m2 (dubbellaags)
PERRONTOREN voorziening	2		1729	5	86	65
PERRONTOREN kantoor/hotel	3	1200	3672	1,7	62	47
PERRONTOREN wonen	17	882	14360	2	287	215
SCHIETOREN voorziening	2		475	5	24	18
SCHIETOREN kantoor	5	988	3149	1,7	54	40
SCHIETOREN wonen	57	870	46115	2	922	692
SPOORZONE voorziening	2		3297	5	165	124
SPOORZONE kantoor			37064	1,7	630	473
				totaal nodig:	2230	1683
				extra fietsen ter compensatie auto pp:	212	159

gehanteerde normen fiets:

Kantoor	1,7 fppl/100 m2 bvo
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	5,0 fppl/100 m2 bvo
Wonen	2,0 fppl/100 m2 bvo

Autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
PERRONTOREN voorziening	2		1729	1,2	21	
PERRONTOREN kantoor/hotel	3	1200	3672	0,76	28	
PERRONTOREN wonen	17	882	14360	0,8	115	
SCHIETOREN voorziening	2		475	1,2	6	
SCHIETOREN kantoor	7	988	3149	0,76	24	
SCHIETOREN wonen	55	870	46115	0,8	369	
SPOORZONE voorziening	2		3297	1,2	40	
SPOORZONE kantoor			37064	0,76	282	
				totaal	883	pp

correcties autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
correctie 1: nabijheid CS 400-800m		-40%			-353	
correctie 2: extra fppl		-20%	2 fppl per autoplek		-106	
correctie 3: inzet deelauto's		-20%	1 deelauto per 5 autoplekken		-85	
				extra deelautos:	17	
correctie 4: inzet MaaS		-20%			-71	
aftrek 100 pp Weenagarage					-100	
				totaal	185	pp

gehanteerde normen auto:

Kantoor	0,76pp / 100 m2 BVO
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	1,20pp / 100 m2 BVO
Wonen	0,80pp / 100 m2 BVO
Hotel	1,60pp / 10 kamers

NB. Bestaande bebouwing (Delftsestraat, Schieblock) is niet meegenomen in de berekening
NB. BVO's zijn exclusief autoparkeren en fietsparkeren

Totaal aantal parkeerplaatsen voorzien: 230 pp
- onder de binnenhof

Parkeerberekening hoge toren Schiekadeblok
o.b.v. model KCAP Datum: 15-7-2022

URBAN MINDS

Fietsparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	fppl/100m2	aantal fppl	fiets m2 (dubbellaags)
PERRONTOREN voorziening						
PERRONTOREN kantoor/hotel						
PERRONTOREN wonen						
SCHIETOREN voorziening		2		475	5	24	18
SCHIETOREN kantoor		7		3149	1,7	54	40
SCHIETOREN wonen		55		46115	2	922	692
SPOORZONE voorziening						
SPOORZONE kantoor						
					totaal nodig:	1000	755
					extra fietsen ter compensatie auto pp:	96	72

gehanteerde normen fiets:

Kantoor	1,7 fppl/100 m2 bvo
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	5,0 fppl/100 m2 bvo
Wonen	2,0 fppl/100 m2 bvo

Autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
PERRONTOREN voorziening						
PERRONTOREN kantoor/hotel						
PERRONTOREN wonen						
SCHIETOREN voorziening		2		475	1,2	6
SCHIETOREN kantoor		7		3149	0,76	24
SCHIETOREN wonen		55		46115	0,8	369
SPOORZONE voorziening						
SPOORZONE kantoor						
				totaal		399	pp

correcties autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
correctie 1: nabijheid CS 400-800m		-40%				-160
correctie 2: extra fppl		-20%	2 fppl per autoplek			-48
correctie 3: inzet deelauto's		-20%	1 deelauto per 5 autoplekken			-38
					extra deelautos:	8
correctie 4: inzet MaaS		-20%				-32
aftrek 100 pp Weenagarage						-39
				totaal		90	pp

gehanteerde normen auto:

Kantoor	0,76pp / 100 m2 BVO
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	1,20pp / 100 m2 BVO
Wonen	0,80pp / 100 m2 BVO
Hotel	1,60pp / 10 kamers

NB. Bestaande bebouwing (Delftsestraat, Schieblock) is niet meengenomen in de berekening
NB. BVO's zijn exclusief autoparkeren en fietsparkeren

Parkeerberekening Schiekadeblok
ontwikkelplan Urban Minds Datum: 15-7-2022

URBAN MINDS

Fietsparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	fppl/100m2	aantal fppl	fiets m2 (dubbellaags)
PERRONTOREN voorziening	2		1729	5	86	65
PERRONTOREN kantoor/hotel	3	1200	3672	1,7	62	47
PERRONTOREN wonen	17	882	14360	2	287	215
SCHIETOREN voorziening	2		1020	5	51	38
SCHIETOREN kantoor	7		9140,2	1,7	155	116
SCHIETOREN wonen	55		55480	2	1110	833
SPOORZONE voorziening	2		3297	5	165	124
SPOORZONE kantoor			37064	1,7	630	473
				totaal nodig:	2546	1922
				extra fietsen ter compensatie auto pp:	242	183

gehanteerde normen fiets:

Kantoor	1,7 fppl/100 m2 bvo
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	5,0 fppl/100 m2 bvo
Wonen	2,0 fppl/100 m2 bvo

Autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
PERRONTOREN voorziening	2		1729	1,2	21	
PERRONTOREN kantoor/hotel	3	1200	3672	0,76	28	
PERRONTOREN wonen	17	882	14360	0,8	115	
SCHIETOREN voorziening	2		1020	1,2	12	
SCHIETOREN kantoor	7		9140,2	0,76	69	
SCHIETOREN wonen	55		55480	0,8	444	
SPOORZONE voorziening	2		3297	1,2	40	
SPOORZONE kantoor			37064	0,76	282	
				totaal	1011	pp

correcties autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
correctie 1: nabijheid CS 400-800m		-40%			-404	
correctie 2: extra fppl		-20%	2 fppl per autoplek		-121	
correctie 3: inzet deelauto's		-20%	1 deelauto per 5 autoplekken		-97	
				extra deelautos:	19	
correctie 4: inzet MaaS		-20%			-82	
aftrek 100 pp Weenagarage					-100	
				totaal	226	pp

gehanteerde normen auto:

Kantoor	0,76pp / 100 m2 BVO
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	1,20pp / 100 m2 BVO
Wonen	0,80pp / 100 m2 BVO
Hotel	1,60pp / 10 kamers

NB. Bestaande bebouwing (Delftsestraat, Schieblock) is niet meengenomen in de berekening
NB. BVO's zijn exclusief autoparkeren en fietsparkeren
NB. Met het plan van Urban Minds ontstaat meer ruimte om parkeerplaatsen onder het plein te realiseren, effectief komt dit uit op ca. 60 parkeerplaatsen extra.

Totaal aantal parkeerplaatsen voorzien: 230 pp
- onder de binnenhof

Parkeerberekening hoge toren Schiekadeblok
ontwikkelplan Urban Minds Datum: 15-7-2022

URBAN MINDS

Fietsparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	fppl/100m2	aantal fppl	fiets m2 (dubbellaags)
PERRONTOREN voorziening						
PERRONTOREN kantoor/hotel						
PERRONTOREN wonen						
SCHIETOREN voorziening		2		1020	5	51 38
SCHIETOREN kantoor		7		9140,2	1,7	155 116
SCHIETOREN wonen		55		55480	2	1110 833
SPOORZONE voorziening						
SPOORZONE kantoor						
					totaal nodig:	1316 993
				extra fietsen ter compensatie auto pp:		126 95

gehanteerde normen fiets:

Kantoor	1,7 fppl/100 m2 bvo
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	5,0 fppl/100 m2 bvo
Wonen	2,0 fppl/100 m2 bvo

Autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
PERRONTOREN voorziening						
PERRONTOREN kantoor/hotel						
PERRONTOREN wonen						
SCHIETOREN voorziening		2		1020	1,2	12
SCHIETOREN kantoor		7		9140,2	0,76	69
SCHIETOREN wonen		55		55480	0,8	444
SPOORZONE voorziening						
SPOORZONE kantoor						
				totaal		525 pp

correcties autoparkeren

Gebouwdeel	lagen	BVO/laag	BVO totaal	pp/100m2	aantal pp	
correctie 1: nabijheid CS 400-800m		-40%				-210
correctie 2: extra fppl		-20%	2 fppl per autoplek			-63
correctie 3: inzet deelauto's		-20%	1 deelauto per 5 autoplekken			-50
					extra deelautos:	10
correctie 4: inzet MaaS		-20%				-42
aftrek 100 pp Weenagarage						-51
				totaal		119 pp

gehanteerde normen auto:

Kantoor	0,76pp / 100 m2 BVO
comm. Dienstverl. En kantoor met baliefunctie	1,20pp / 100 m2 BVO
Wonen	0,80pp / 100 m2 BVO
Hotel	1,60pp / 10 kamers

NB. Bestaande bebouwing (Delftsestraat, Schieblock) is niet meengenomen in de berekening
NB. BVO's zijn exclusief autoparkeren en fietsparkeren
NB. Met het plan van Urban Minds ontstaat meer ruimte om parkeerplaatsen onder het plein te realiseren, effectief komt dit uit op ca. 60 parkeerplaatsen extra.