BOdG ruimtelijk advies

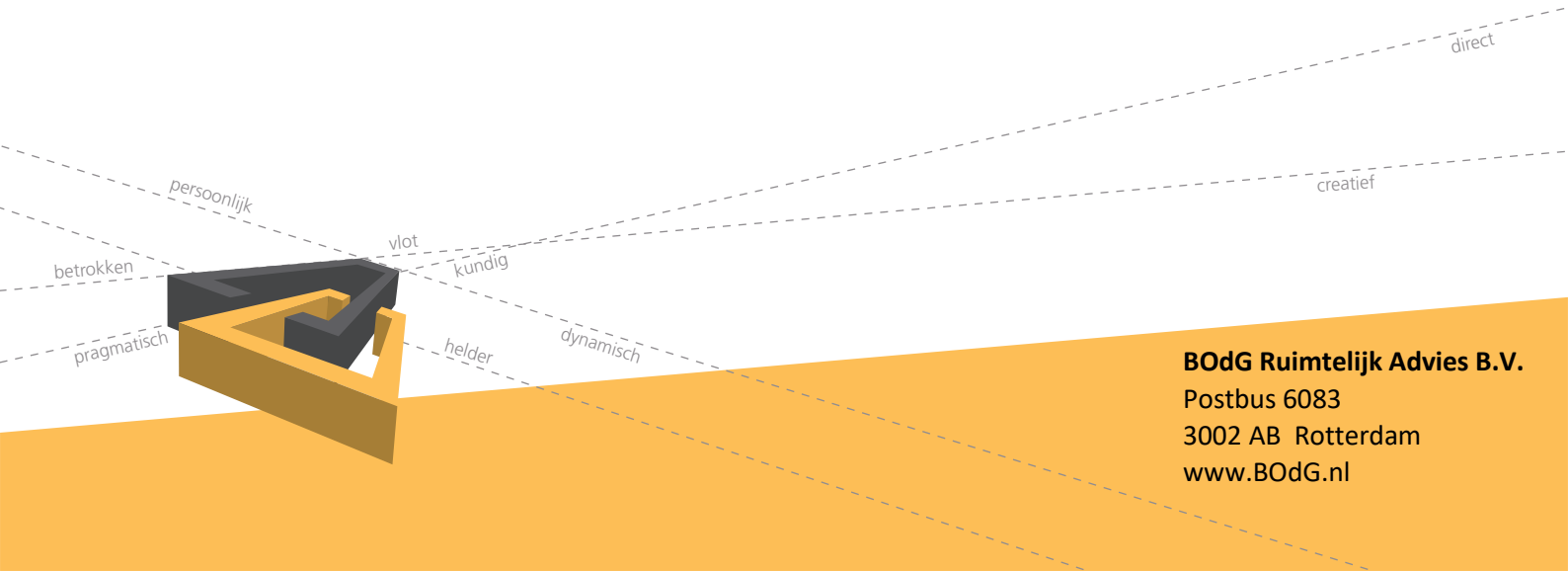
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING DOWNTOWN (VOORHEEN DE HAVENMEESTER)

12 februari 2021

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

DOWNTOWN (VOORHEEN DE HAVENMEESTER)

Datum	12 februari 2021
In opdracht van	De Havenmeester Rotterdam B.V.



BOdG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 7

1.1 Inleiding 7
1.2 Ligging en begrenzing 7
1.3 Vigerend bestemmingsplan 7
1.4 Afwijkingsprocedure 9

2. BELEIDSKADER 11

2.1 Nationaal beleid 11
2.2 Provinciaal beleid 12
2.3 Gemeentelijk beleid 13
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking 15

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT 17

3.1 Bestaande situatie 17
3.2 Projectbeschrijving 19

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN 23

4.1 Water 23
4.2 Milieuzonering 24
4.3 Geluid 25
4.4 Luchtkwaliteit 26
4.5 Externe veiligheid 27
4.6 Bodem 28
4.7 Archeologie 29
4.8 Cultuurhistorie 29
4.9 Flora en fauna 30
4.10 Windhinder en bezonning 31
4.11 Duurzaamheid 33
4.12 Besluit m.e.r. 34

5. UITVOERBAARHEID 35

5.1 Financiële uitvoerbaarheid 35
5.2 Vooroverleg 35

6. CONCLUSIE 37

1. INLEIDING

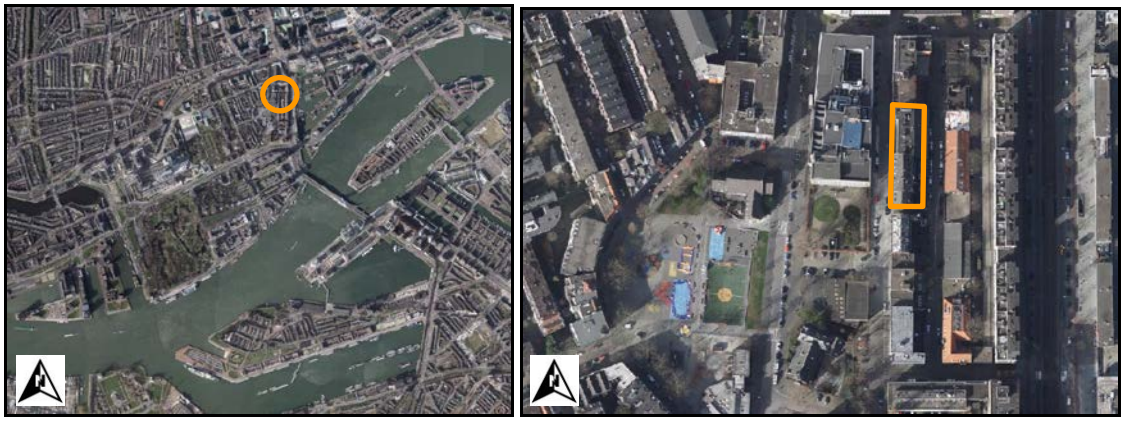
1.1 *Inleiding*

De stad Rotterdam is sterk in ontwikkeling en biedt nieuwe kansen op het gebied van stedelijke woonkwaliteiten. In het Baankwartier - gelegen tussen de Westblaak, Schiedamse Vest, Vasteland en Schiedamsedijk - wordt ruimte gegeven aan deze kansen. Zo is de bouw van de Cooltoren reeds gestart en staan diverse andere initiatieven op stapel om de herontwikkeling van het gebied vorm te geven. Ook Downtown (voorheen bekend onder de naam 'De Havenmeester') zal daaraan bijdragen; de toren van 75 meter hoog en 193 woningen beschikt over een divers aanbod van woningtypes en over een begane grond die zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat op straatniveau. Het ontwerp sluit hierdoor aan bij de ambities voor de binnenstad van Rotterdam.

Om het 'Baankwartier' te kunnen transformeren naar een hoogwaardige binnenstedelijke locatie, zijn in het bestemmingsplan "Cool" diverse wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Zo ook ter plaatse van Downtown, waar onder voorwaarden tot 150 meter hoog gebouwd mag worden. Van de mogelijkheid om een wijzigingsprocedure te doorlopen wordt echter geen gebruik gemaakt, omdat de ontwikkeling op enkele punten afwijkt van de voor het toepassen van die procedure van toepassing zijnde voorwaarden (zie § 1.3). Daarom is gekozen voor het toepassen van de afwijkingsbevoegdheid op grond van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Dit document dient daartoe ter onderbouwing.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied bevindt zich in het gebied waarvoor in het geldende bestemmingsplan "Cool" diverse ontwikkelingen zijn voorzien. Downtown is beoogd op een plek langs de Baan, tussen de in aanbouw zijnde Cooltoren en de nog in procedure zijnde Baantoren. Het betreft de adressen Baan 14-20 (Eurohotel), Baan 32 (Havensteder) , Baan 36 (deels Havensteder en deels particulier eigendom) en Hoornbrekerstraat 13 en 17.



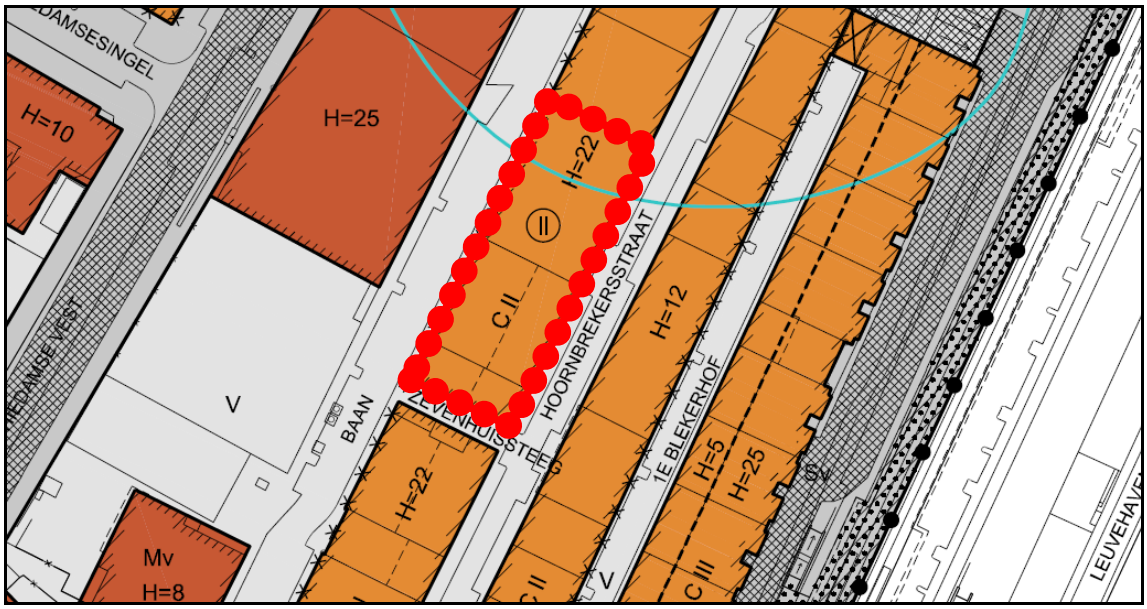
Afbeelding 1: Schematische weergave ligging van het projectgebied.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Zoals aangegeven geldt voor de locatie op dit moment het bestemmingsplan "Cool", dat is vastgesteld op 5 november 2009 en op 2 november 2011 onherroepelijk is geworden. Het projectgebied is in dit bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Centrumvoorzieningen II', waarbinnen wonen, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, winkels, hotels en kantoren zijn toegestaan. Tevens zijn daarbij behorende parkeergarages, berg- en stallingsruimten

toegestaan, mits die niet (behoudens de in- en uitgang) zichtbaar zijn in de voorgevel. Ook tuinen, ontsluitingswegen en -paden zijn binnen deze bestemming mogelijk.

Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart (zie afbeelding 2 voor een uitsnede) is aangegeven dat de bebouwing ter plaatse van het projectgebied niet hoger mag zijn dan 22 meter.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart "Cool" met daarop geprojecteerd het projectgebied (rood omkaderd).

Naast de hiervoor genoemde bestemmingen is voor de gehele locatie een regeling van kracht waarmee burgemeester en wethouders de bevoegdheid hebben om een grotere bouwhoogte toe te staan. Het betreft hier 'Wijzigingsbevoegdheid II', waarvoor in artikel 20 lid 1 sub a van de voorschriften van het bestemmingsplan "Cool" de volgende bepalingen zijn opgenomen:

Artikel 20 Wijziging van het plan

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het bestemmingsplan te wijzigen met inachtneming van hetgeen ter zake is opgemerkt in de toelichting bij het hoofdstuk milieu in paragraaf 6.3.6 onder het kopje Conclusie;

Voor wat betreft het met "**wijzigingsbevoegdheid II**" aangegeven gebied ten behoeve van een hogere bebouwing door voor de als "centrumvoorzieningen II" bestemde gebieden een hogere maximum-hoogte conform het in de toelichting opgenomen kaartje toe te staan wanneer wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. De ontwikkeling dient zich uit te strekken over de gehele diepte van het gebied tussen Baan en 1e Blekerhof, waarbij de Hoornbrekersstraat bereikbaar moet blijven zolang er zich nog (hoofd)toegangen bevinden.
2. Bij nieuwbouw zijn er geen (hoofd)toegangen meer aan de Hoornbrekersstraat.
3. Bij het ontwikkelen van een blok, moet vermeden worden dat er reststukken aan weerszijden overblijven die niet meer ontwikkeld zouden kunnen worden binnen de ambities van de stedenbouwkundige visie, zoals deze in de toelichting is verwoord.
4. Waar hoger wordt gebouwd dan 25 meter mag dit over een in noord-zuid richting aaneengesloten lengte van ten hoogste 30 meter en over een oppervlakte (footprint) van ten hoogste 700 m².

5. Waar hoger wordt gebouwd dan 25 meter dient de onderlinge afstand tussen deze hogere bebouwing minimaal 20 meter te bedragen.
6. Tot een hoogte van 25 meter moet ten minste 50% de functie wonen hebben en boven de 25 meter ten minste 75%.
7. De begane grondlaag moet, voor zover grenzend aan de Baan, Blekerstraat en Ketelaarsstraat ten minste 4,5 meter hoog zijn.
8. De functie parkeren is, behoudens de in- en uitgang, aan de straatzijde uitsluitend aan de 1e Blekerhof toegestaan.
9. De op de begane grond toegestane functies dienen kleinschalig te zijn, dat wil zeggen, niet groter dan 200 m² per vestiging.
10. Op de begane grond van de Ketelaarsstraat zijn geen geluidsgevoelige functies toegestaan.
11. Waar de bebouwing aan de Blekerstraat grenst, mag tot een hoogte van 35 meter slechts worden gebouwd met toepassing van een dove gevel aan de zijde van de Blekerstraat, indien sprake is van geluidsgevoelige functies en zolang de energiecentrale aanwezig is.
12. Uit de resultaten van een windhinderonderzoek moet blijken dat het windklimaat in de openbare ruimte rond het gebouw niet onaanvaardbaar verslechtert.
13. Wanneer hoger wordt gebouwd dan 90 meter, is een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk.

In de voorschriften van het bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar een kaart in de toelichting waar wordt aangegeven dat hier gebouwd mag worden tot maximaal 150 meter hoog. De nu beoogde hoogte is beperkt tot 75 meter.

> In het bestemmingsplan is met wijzigingsbevoegdheid een maximale hoogte van 150 meter mogelijk gemaakt om ook naar de toekomst toe flexibiliteit te bieden in een veranderende context.

Afbeelding 3: Uitsnede toelichting bestemmingsplan "Cool" met betrekking tot de hoogte (p.25).

1.4 *Afwijkingsprocedure*

Hoewel het nu geldende bestemmingsplan de realisatie van een gebouw met de nu beoogde hoogte voor Downtown (75 meter) reeds mogelijk maakt via een *binnenplanse* wijzigingsbevoegdheid, kan hiervan geen gebruik worden gemaakt. De reden hiervan is dat niet aan alle in § 1.4 beschreven voorwaarden kan worden voldaan. Zo dient de ontwikkeling zich op grond van voorwaarde 1 uit te strekken over de gehele diepte van het gebied tussen de Baan en 1e Blekerhof. Daarmee moet ook de oostzijde van de Hoornbrekerstraat deel uitmaken van het projectgebied, maar daarvan is geen sprake. Daarnaast wordt in het gebouw zelf voorzien in parkeren, terwijl dit op grond van voorwaarde 8 alleen aan de 1e Blekerhof is toegestaan. De in- en uitgang van deze garage bevindt zich aan de Hoornbrekerstraat wat strijdig is met het benoemde onder voorwaarde 2. Tot slot geldt als voorwaarde dat de begane grondlaag, voor zover grenzend aan de Baan, Blekerstraat en Ketelaarsstraat ten minste 4,5 meter hoog moet zijn. De nu beoogde hoogte van deze laag is bijna 3,5 meter.

Aan de overige negen voorwaarden wordt wél voldaan. Omdat het voornemen tevens stedenbouwkundig en beleidsmatig in lijn is met de visie van de gemeente Rotterdam (zie § 2.3), is gekozen voor toepassing van de *buitenplanse* afwijkingsprocedure op grond van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo (planologische afwijking). Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo.

Het bouwplan is op plintniveau geheel gelegen binnen het bouwvlak, zoals opgenomen op de plankaart van het geldende bestemmingsplan “Cool”. Ten aanzien van de *bouw*regels is het bouwplan in strijd met de in het bestemmingsplan vastgelegde bouwhoogte en - vanaf de 7e verdieping - een gedeeltelijke overkraging van de verkeersbestemming aan de zijde van de Hoornbrekerstraat. Daarnaast zijn ook op de begane grond woningen (woonwerk-units) voorzien, daar waar deze woonfunctie binnen de *gebruiks*regels van de bestemming 'Centrumvoorzieningen II' niet is toegestaan. De gevraagde afwijking richt zich dan ook op deze aspecten.

De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig aangevraagd met de omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten. Nadat de vergunning in werking is getreden, kan dan direct worden gestart met de bouw.

2. BELEIDSKADER

Zoals aangegeven is in het vigerende bestemmingsplan “Cool” reeds voorzien in een herontwikkeling ter plaatse van het nu beoogde woongebouw. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste nu geldende beleidsstukken aangehaald.

2.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (2012)
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt de visie de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de ‘kapstok’ voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Naast de onderwerpen van nationaal belang is ook de 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder') van belang. Deze ladder is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip ‘actuele regionale behoefte’ vervangen door ‘behoefte’. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie nationaal beleid
De ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. Op basis van het Rijksbeleid kunnen de decentrale overheden maatwerk leveren en inspelen op specifieke wensen. Daarnaast blijkt uit paragraaf § 2.4, dat het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee aan de SER-ladder. Geconcludeerd wordt, dat het plan in overeenstemming is met de SVIR.

2.2 *Provinciaal beleid*

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

Omgevingsvisie Zuid-Holland

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

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

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

Omgevingsverordening Zuid-Holland

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

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

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

Conclusie provinciaal beleid

Met de realisatie van het beoogde woongebouw wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan de provinciale doelstelling om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan het

behoud en de versterking van bestaande stedelijke gebieden. Het centrumstedelijk wonen wordt geïntensiveerd op een zeer centraal gelegen locatie binnen de provinciale bebouwingscontour. Daarnaast is de ontwikkeling voorzien in een gebied waar meerdere transformaties zijn beoogd. Dit draagt bij aan een duurzame verbetering van de omgevingskwaliteit. Ook sluit de ontwikkeling aan op de vraag naar woningen in het centrum van Rotterdam. Gesteld kan worden dat daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook § 2.4) en dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030
De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen, inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. In de binnenstad gaat om die reden extra aandacht uit naar de ontwikkeling van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus. Verdichting, bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed, worden daarbij ingezet als katalysator.

Daarnaast bestaat de wens om de onbalans tussen wonen en werken in het centrum te vereffenen. Om dit te realiseren is verdichting van de binnenstad noodzakelijk, waarbij tevens voldaan kan worden aan de vraag naar centrumstedelijk wonen. Extra woningen in het centrum dragen daarnaast bij aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid, maar leveren ook een essentiële bijdrage aan de gewenste levendigheid en diversiteit van het centrummilieu.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020
De in december 2016 vastgestelde Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld:

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:
    - de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
    - te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen onder druk staat; en
    - woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:
    - een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad,
    - ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden, en
    - energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:

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

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

Binnenstad als city lounge, binnenstadsplan 2008-2020
Het is voor een grote stad als Rotterdam van belang om een aantrekkelijke binnenstad te hebben: een binnenstad met uitstraling en sfeer. Het gaat hierbij om de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, de afwikkeling van het autoverkeer, ruimte voor de voetganger en vooral om een goede invulling van de plinten van gebouwen. Culturele voorzieningen, evenementen en terrassen zijn hier onlosmakelijk mee verbonden. Deze geven de stad de sfeer die bewoners en bezoekers bindt. Ook voor het bedrijfsleven is de uitstraling van de binnenstad en de ontmoetingsfunctie belangrijk. Om hierin een kwaliteitsslag te behalen heeft de gemeenteraad eind 2008 het binnenstadsplan 'Binnenstad als city lounge' vastgesteld.

Met betrekking tot Cool wordt gesteld, dat het gebied een substantiële bijdrage kan leveren aan de versterking van de woonfunctie in de Rotterdamse binnenstad. Onder meer door nieuwe woningen toe te voegen en bestaande woningen op te knappen. Daarbij is het wenselijk om meer koopwoningen toe te voegen, alsook nieuwe woonvormen. Het Baankwartier valt daarnaast in de hoogbouwzone.

Hoogbouwvisie 2019
Op 12 december 2019 is door de gemeenteraad de Hoogbouwvisie vastgesteld. Het betreft een actualisatie van het beleid dat werd vastgesteld op 16 maart 2011, waarbij het aantal gebieden is toegevoegd aan de bestaande zone. Uit deze visie volgt dat de noodzaak van verdere verdichting in Rotterdam onomstreden is. Alleen door verdere verdichting en hoogbouw kan aan de vraag naar de combinatie van woningen, openbare ruimte en kantoren tegemoet worden gekomen.

De visie geeft niet de exacte hoogbouwlocaties aan, maar vormt een toetsingskader waarbinnen naar hoogbouwlocaties kan worden gezocht. In bestemmingsplannen zullen deze locaties nader worden gedefinieerd en uitgewerkt. De locatie van Downtown is daarbij aangeduid als hoogbouwzone. Toetsing aan de hoogbouwvisie is daarbij noodzakelijk bij gebouwen met een grotere hoogte dan 70 meter. Aspecten als windhinder, bezonning en inpassing in het bestaande stedelijk weefsel (bebouwing en openbare ruimte) zullen daarbij in de besluitvorming moeten worden afgewogen. Met de Hoogbouwvisie 2019 wordt niet alleen op meer plekken hoogbouw mogelijk gemaakt, maar is ook een nieuw hoofdstuk toegevoegd aangaande het te realiseren gebouw zelf. Het tegengaan van ondermijnend gedrag en faciliteren van ontmoeting tussen bewoners staat hierbij centraal.

Welstandsnota Rotterdam
Op 11 oktober 2012 is Welstandsnota Rotterdam in werking getreden. Hierin is het welstandsbeleid vastgelegd; dit beleid is echter afhankelijk van de plek waar gebouwd gaat worden. Elk soort gebied heeft immers specifieke kenmerken en daardoor ook specifieke welstandsregels. In de koepelnota is dan ook onderscheid gemaakt in verschillende gebiedstypen.

Het projectgebied en de omgeving vallen binnen het welstandsniveau 'bijzonder' en het gebiedstype 'centrumgebied'. Het centrumgebied is een staalkaart van verschillende architectuurstijlen en handschriften uit verschillende perioden, en valt als 'huiskamer van stad en regio' onder het bijzondere welstandsniveau. In het centrumgebied richt welstand zich met name op twee belangrijke aspecten van de stad: enerzijds het omgaan met specifieke wederopbouw-architectuur en anderzijds de kwaliteit van het permanente veranderingsproces van opknapbeurt tot algehele transformatie. Ten aanzien van beide aspecten geldt, dat het welstandsbeleid is gericht op het voortbouwen op de aanwezige rijkdom en niet zozeer op het conserveren van het verleden, hoewel dat laatste wel deel kan uitmaken van het welstandsbeleid. De binnenstad bestaat uit verschillende deelgebieden die sterk van elkaar verschillen voor wat betreft ontstaan, ontwikkeling en huidig karakter. Het projectgebied maakt daarbij onderdeel uit van het deelgebied 'centrummix', waar bouwinitiatieven de gelaagdheid en transparantie van ensembles versterken en zijn afgestemd op de specifieke positie die het gebouw inneemt binnen het grotere geheel.

Conclusie
De beoogde ontwikkeling betreft een hoogstedelijk woningbouwproject waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de verdichtingsopgave met kwalitatief hoogwaardige woningen in de Rotterdamse binnenstad. De nieuwbouw betreft een mix van appartementen, bestaande uit studio's voor Antes (zorgwoningen), huurwoningen voor Havensteder en vrije sector huur/koop. De ontwikkeling draagt daarmee bij aan de doelstelling om het aantal centrumbewoners te verhogen en meer levendigheid te creëren in dit deel van de stad. Dit wordt versterkt door een aantrekkelijke invulling van de begane grond met woon-werkunits. Daarmee voldoet de ontwikkeling aan de doelstellingen uit de Stadvisie, de Woonvisie en het binnenstadsplan. Omdat het bouwplan vanwege de hoogte van 75 meter net als hoogbouw moet worden aangemerkt, is toetsing aan de Hoogbouwvisie aan de orde. Wat betreft de beoogde bouwhoogte is de ontwikkeling in lijn met de visie. Aan de overige aspecten met betrekking tot hoogbouw wordt in deze onderbouwing nader aandacht besteed.

2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het besluit tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening, in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking, in werking getreden. Met deze aanpassing zijn drie leden van artikel 3.1.6 van het Bro gewijzigd. In deze leden worden eisen gesteld aan de toelichting op een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Het nieuwe derde lid maakt het mogelijk dat bij bestemmingsplan kan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt opgenomen in de toelichting van het wijzigings- of het uitwerkingsplan. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Weliswaar is de beoogde ontwikkeling wat de functies betreft in overeenstemming met het thans geldende bestemmingsplan "Cool", doch de omvang van de ontwikkeling maakt het wenselijk om opnieuw te toetsen aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de bouw van 193 woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De locatie is reeds volledig bebouwd waardoor geen sprake is van nieuw ruimtebeslag. Tevens is op grond van het bestemmingsplan “Cool” het beoogde aantal woningen al toegestaan, aangezien binnen de geldende bestemming 'Centrumvoorzieningen II' het aantal toegestane woningen niet is gelimiteerd. Het is dan ook de vraag of er sprake is van een *nieuwe* stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1 Bro. Dat er behoefte is aan de beoogde woningen blijkt uit de meest actuele provinciale Woning-behoefteraming (WBR2019). Deze provinciale prognose is bedoeld als “neutrale” kwantitatieve basis voor het provinciale woningbouwbeleid. Voor elke regio is berekend hoeveel extra woningen er nodig zijn, voor het huisvesten van nieuwe huishoudens. WBR2019 is een scenarioberekening van een demografisch model, waarbij (o.a.) wordt gerekend met ‘binnenlands migratiesaldo nul’ per gemeente. Op basis van deze raming blijkt dat binnen de regio Rotterdam in de periode 2020-2030 behoefte bestaat aan 44.630 nieuwe woningen, waarmee de woningbouwproductie ten opzichte van de afgelopen jaren flink naar boven is bijgesteld. Uit de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt evenwel dat het uitgangspunt “binnenlands migratiesaldo nul” in Rotterdam niet opgaat; de groei van Rotterdam wordt immers voor een belangrijk deel óók veroorzaakt door de vestiging van mensen van buiten de stad. De vraag naar woningen is in werkelijkheid dan ook groter, vandaar in het Rotterdamse coalitieakkoord het opschroeven van de woningbouwproductie een belangrijk beleidsvoornemen is.

Zoals ook beschreven in § 1.4 blijft de bestemming “Centrumvoorzieningen II” onverminderd van kracht. Daarmee blijven de binnen die bestemming beschreven commerciële functies toegestaan, al wordt beoogd uitsluitend te voorzien in de woonfunctie (deels in de vorm van woon-werkwoningen). Gesteld wordt dat aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt voldaan. De herontwikkeling past dan ook binnen het nationaal en provinciaal beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

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

3.1 Bestaande situatie

3.1.1 De wijk Cool

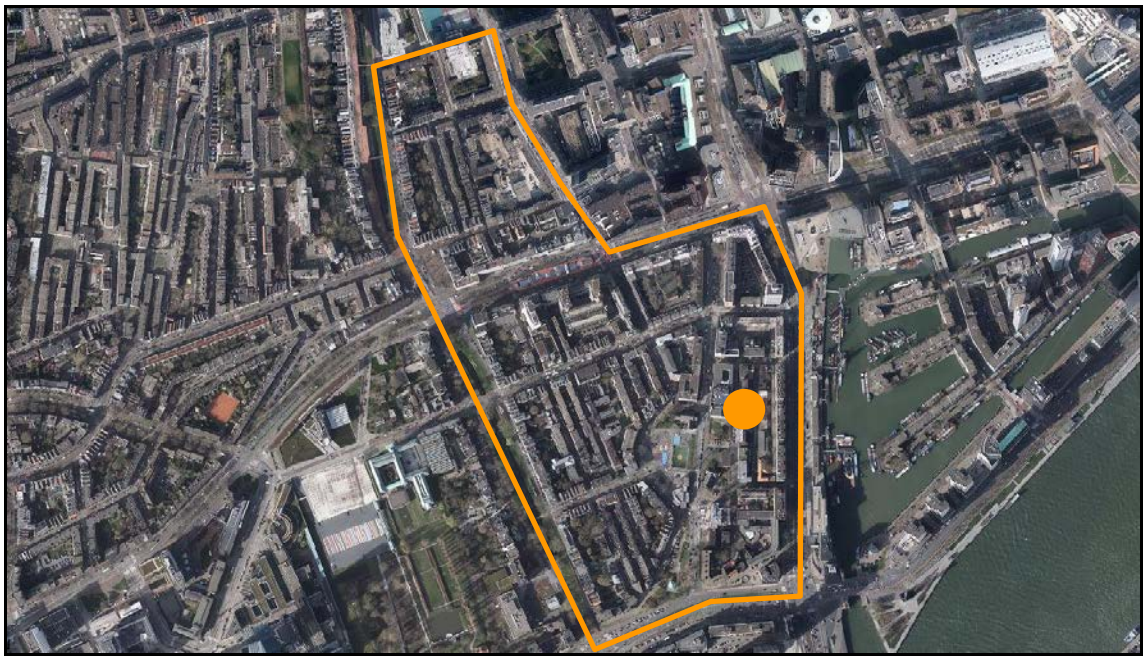
Cool behoorde tot circa 1850 tot het poldergebied dat zich uitstrekte tussen de Kruiskade en de Westzeedijk. Het gebied werd slechts door één weg doorsneden: de Binnenweg. Aan het begin van de 19e eeuw ontstonden in het gebied, direct buiten de Coolveste, de eerste niet geplande stadsuitbreidingen. Door de aanleg van de Westersingel in 1860 maakte het gebied een sterke verstedelijking door. De Van Oldenbarneveltstraat, Witte de Withstraat en Kortenaerstraat werden haaks op de singel aangelegd. Langs de Westersingel verscheen voornamelijk luxe woonbebouwing van grote aaneengeschakelde herenhuizen. De voornaamheid van de bebouwing nam af naar gelang de straten in het achterliggende gebied smaller werden. De smalle straten parallel aan de singel werden bebouwd met eind 19e eeuwse revolutiebouw: smalle en diepe woonhuizen die onderdak boden aan grote arbeidersgezinnen. Op de begane grond vestigden zich kleine werkplaatsen en winkels.

Ondanks dat door het bombardement van 14 mei 1940 grote delen van Cool zijn verwoest, is een behoorlijk deel van de bebouwing van voor 1900 bewaard gebleven. Tezamen met de singels vormt Cool dan ook één van de weinige restanten van het 19e eeuwse Rotterdam. Voor de verwoeste delen van Rotterdam werd een wederopbouwplan opgesteld, waarbij tevens de mogelijkheid werd aangegrepen om een modern en functioneel stadscentrum te realiseren en een goed functionerend verkeerssysteem. Langs de nieuwe stadsboulevard werd grootschalige bebouwing geprojecteerd als begeleiding van het brede profiel. Langs de Schiedamsedijk, in de vooroorlogse situatie aan twee zijden bebouwd, werden grote bouwblokken gerealiseerd. Deze vormen een stedenbouwkundige begeleiding van het "venster op de rivier", een visuele relatie tussen het hart van de stad en de rivier. De achterliggende straten werden voorzien van gemengde functies. Langs de Schiedamse Vest vestigden zich vooral stedelijke functies als het Oogziekenhuis, kantoren en kleine bedrijvigheid.

Met de stadsvernieuwing werd de voorlopig laatste laag aan Cool toegevoegd. In deze periode werd vooral de laat 19e eeuwse woningbouw onder handen genomen. Een deel van de oorspronkelijke bebouwing is hierbij gesloopt en vervangen door nieuwe, veelal kleine, woningen in de sociale sector. De kenmerkende stedenbouwkundige structuur van Cool, bestaande uit rechte, nauwe straten met smalle, hoge panden, werd op een aantal plaatsen onderbroken met verspringingen in rooilijnen en variatie in de bebouwing. De kwaliteit van de bebouwing is in fysiek opzicht weliswaar vooruit gegaan, maar vanuit esthetisch opzicht vormen deze ingrepen weinig verbetering.

De wijk Cool valt qua functioneren min of meer in drie delen uiteen:

- het Mauritskwartier: het gebied ten noorden van de Westblaak: tussen Westblaak, Mauritsweg, Schouwburgplein en Karel Doormanstraat;
- het Witte de Withkwartier: het gebied ten zuiden van de Westblaak: tussen Westblaak, Eendrachtsweg, Schiedamse Vest en Vasteland;
- het Baankwartier: het gebied tussen Westblaak, Schiedamse Vest, Vasteland en Schiedamsedijk.



Afbeelding 4: De wijk Cool, de locatie voor Downtown is aangeduid.

3.1.2 *Het Baankwartier*

Het projectgebied behoort tot het Baankwartier, dat qua karakter een totaal ander gebied is dan de overige deelgebieden van de wijk Cool. Aan de noordzijde van het Baankwartier, omgeving Schiedamse Vest en Schilderstraat, is de branchering vergelijkbaar met de Witte de Withstraat. De zuidkant wordt voornamelijk bepaald door woongebouwen. In het middengebied bevinden zich bedrijfs- en kantoorruimtes in het lage huursegment. De bedrijven worden hier afgewisseld door een enkel hotel of restaurant. Verder ademt dit gebied nog geen publiek karakter uit en kenmerkt het zich door zijn introverte karakter.

Afbeelding 5: Zicht op het Baankwartier vanuit het westen (projectgebied oranje omkaderd).

In het Baankwartier is ook een aantal bovenwijkse voorzieningen aanwezig, zoals het Oogziekenhuis Rotterdam, de GGD, een school voor doven en slechthorenden, een aantal kerkgebouwen en het Centrum voor Werk en Inkomen. Toch kent het gebied nauwelijks een publiek karakter, ondanks zijn binnenstedelijke ligging nabij de stadsas en de Leuvehaven. De verbindingen met de omgeving zijn matig tot slecht en programmatisch gezien bevinden zich in het Baankwartier vrijwel geen publieke bestemmingen. Het gebied wordt daardoor slechts doelgericht bezocht. Daarnaast wordt in het Baankwartier slechts in beperkte mate gewoond;

in het gebied staan ongeveer 500 woningen waarin circa 900 mensen wonen. Deze woningen zijn geconcentreerd aan de noord- en de zuidkant van het gebied en in de wand langs de Schiedamsedijk. Met de inmiddels in aanbouw genomen Cooltoren en de beoogde realisatie van diverse andere woongebouwen, zal het aantal woningen (en daarmee de beleving van de wijk) de komende jaren sterk wijzigen.

3.2 Projectbeschrijving

3.2.1 Doelstellingen voor het Baankwartier

In het vigerende bestemmingsplan is aangegeven, dat door de dynamiek binnen het projectgebied, in zowel de commerciële sector als in het woningbestand, het noodzakelijk is om keuzes te maken over het Baankwartier. Het gebied onderscheidt zich nu, qua ruimtelijke structuur, uitstraling en programma, zeer nadrukkelijk van het historische deel van de wijk Cool. Het is introvert en kent slechts in beperkte mate een woonfunctie.

In het Baankwartier is geen sprake van acupunctuur maar van transformatie. Programmatisch gezien ligt de nadruk hier op het toevoegen van woningen. Het toevoegen van grotere woningen, in de koop- en (middel)dure huursector, biedt hier kansen voor Cool en voor de binnenstad als geheel. Voor beide is het een waardevolle aanvulling op de huidige woningvoorraad en draagt het bij aan de levendigheid en veiligheid in de omgeving. Door transformatie van het Baankwartier kunnen ook meer stedelijke publieksfuncties in dit gebied een plaats krijgen. Die functies zullen tevens een rol vervullen voor de wijk. Veel plinten worden daarbij ingevuld met kleinschalige programma's zoals in de rest van de wijk.

Om de beoogde transformatie vorm te geven is in het kader van het bestemmingsplan “Cool”, het stedenbouwkundig plan ‘Baankwartier’ opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan voorziet in een stedelijke verdichting van het gebied, waardoor het Baankwartier een interessante woonlocatie wordt in een levendige stadswijk. Stedelijke functies zoals horeca, cultureel programma, kleinschalige kantoren en winkels kunnen hier vanzelfsprekend een plek vinden. Het culturele, levendige karakter van de Witte de Withstraat kan zich zo verder uitbreiden over andere straten en gebieden in Cool. De daarbij gestelde hoofdoelen zijn:

- het transformeren van het gebied naar een kwalitatief hoogwaardige binnenstedelijke locatie, d.m.v. programmatische verdichting met zowel woningen als publieksfuncties;
- het koesteren en versterken van de diversiteit in programmatische profielen in de wijk;
- het verminderen van de druk op de openbare ruimte in het projectgebied zodat de schaarse ruimte die er is, kwalitatief goed en voor zoveel mogelijk gebruikersgroepen toegankelijk is;
- bescherming van de historisch waardevolle elementen in de wijk, zoals de rijks- en gemeentelijke monumenten maar ook de bepalende delen van het wederopbouwaandachtsgebied (zie ook § 4.8).

Voor het Baankwartier is in het bestemmingsplan “Cool” gekozen om de bestaande situatie ‘conserverend’ te bestemmen en wijzigingsbevoegdheden op te nemen die toekomstige verdichting van het gebied met hoogbouw faciliteren. Een groot deel van het Baankwartier is in het hoogbouwbeleid aangewezen als hoogbouwzone waar tot 150 meter hoog mag worden gebouwd. Het beleid is gebaseerd op het basisconcept 'stad aan de rivier', waarbij twee knooppunten aan weerszijden van de Nieuwe Maas de zwaartepunten vormen en plaatselijke hoogbouw langs de stadsas Coolsingel - Schiedamsedijk die de relatie met de rivier kunnen accentueren. Daarmee wordt de mogelijkheid geschapen om de binnenstad (waaronder het Baankwartier) verder te verdichten, vooral met woningen. Binnen het Baankwartier is

daarmee een ontwikkeling mogelijk die voorziet in een aanzienlijke verdichting met woningen en andere stedelijke functies.

3.2.2 *Projectbeschrijving*

Zoals aangegeven in § 1.5 wordt de omgevingsvergunning voor de planologische afwijking gelijktijdig aangevraagd met de omgevingsvergunning ten behoeve van de beoogde bouw. Een gedetailleerde projectbeschrijving kan daarmee achterwege blijven, aangezien deze ruimtelijke onderbouwing een directe bijlage vormt van de bouwaanvraag. Volstaan kan dus worden met een meer algemene beschrijving van het voornemen onder verwijzing naar de documenten die behoren tot de aangevraagde omgevingsvergunning. Nadat deze vergunning onherroepelijk is, kan dan ook direct worden gestart met de bouw.

Het plan omvat de sloop van de bestaande bebouwing, bestaande uit een hotel (Baan 14-20), zorgwoningen die door Antes zijn gehuurd van Havensteder (Baan 32), enkele door Havensteder verhuurde bedrijfsruimten, een aantal particuliere woningen ter hoogte van Baan 36 en de adressen Hoornbrekerstraat 13 en 17.

De nieuwbouw betreft een mix van appartementen, bestaande uit studio's voor Antes, huurwoningen voor Havensteder en vrije sector huur/koop. Daarnaast wordt voorzien in een parkeergarage op de derde bouwlaag (2^{e} verdieping) en een gemeenschappelijke fietsenstalling. De maximale bouwhoogte betreft 75 meter en het gehele project behelst 193 woningen, verdeeld over een bruto vloeroppervlak van circa 18.000 m^2 bvo.

Ten behoeve van de realisatie, zijn door de gemeente ruimtelijke randvoorwaarden geformuleerd. Zo dient de toren gerealiseerd te worden op een basement die wat betreft hoogte aansluit op de zogenaamde 'Rotterdamse laag' (hier 22 meter). De uitstraling van het basement dient pandsgewijs te zijn, transparant en voorzien van een dubbelhoge entree. Daarbij dienen de rooilijnen te worden gevolgd van de bestaande bebouwing. De bouwhoogte is maximaal 75 meter, waarbij voor de toren een maximale breedte en diepte van 25 meter geldt. De minimale afstand van het torendeel tot de Baantoren bedraagt 25 meter en het gebouw dient een alzijdige oriëntatie te hebben. Aan al deze voorwaarden is voldaan.

Afbeelding 6: Impressies van de beoogde toren.

Zoals aangegeven vertoont het bouwplan slechts op onderdelen strijdigheid met de mogelijkheden die het bestemmingsplan "Cool" nu biedt. Zo is het bouwplan ten aanzien van de bouwregels in strijd met de in het bestemmingsplan vastgelegde bouwhoogte en - vanaf de 7e verdieping - een gedeeltelijke overkraging van de verkeersbestemming aan de zijde van de Hoornbrekerstraat. Daarnaast zijn ook op de begane grond woningen (woonwerk-units)

voorzien, daar waar deze woonfunctie binnen de gebruiksregels van de bestemming 'Centrumvoorzieningen II' niet zijn toegestaan. De gevraagde afwijking richt zich dan ook op deze aspecten. De aanvaardbaarheid van deze afwijking wordt planologisch onderbouwd in hoofdstuk 4.

3.2.3 Verkeer en parkeren

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

Met betrekking tot het fietsparkeren wordt voldaan aan de norm door de realisatie van een gemeenschappelijke fietsenstalling met twee stallingsplaatsen per woning.

De locatie is gelegen in hoogstedelijk gebied (gebiedstype A). Gelet op de (binnenstedelijke) locatie en de ligging binnen een afstand van 400 meter van metrostation Beurs kan toepassing worden gegeven aan de mogelijkheden uit het beleid om de parkeereis met 40% te verlagen. Op eigen terrein worden 27 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee wordt voldaan aan de geldende normen. Relevant hierbij is dat toekomstige kopers/huurders niet structureel zullen uitwijken naar openbare parkeerplaatsen op straat, nu daar een gereguleerd parkeersysteem (betaald parkeren) geldt.

Ten aanzien van de doorstroming van het gebied, is het gemeentelijk verkeersbeleid gericht op het creëren van een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad. Het doorgaande verkeer in de nabijheid van Downtown is gebundeld op de wegen Schiedamsedijk, Westblaak en Vasteland. Bewoners rijden via de zogenaamde stadsstraten Schilderstraat en Schiedamse Vest naar het projectgebied. Het verblijfsgebied in de directe omgeving bestaat uit de wegen Blekerstraat, Hoornbrekersstraat, Baan en Ketelaarstraat. De wegen Baan en Hoornbrekersstraat zijn daarbij eenrichtingswegen. De toename als gevolg van Downtown is echter klein, omdat slechts een beperkt aantal parkeervoorzieningen op deze locatie is voorzien.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 Water

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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau. Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Met dit beheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap haar kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, mede-overheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

Huidig watersysteem

Het projectgebied is gelegen in peilgebied GPG-178. Hier wordt een vast streefpeil gehanteerd van 2,40 meter beneden NAP (m-NAP). In het projectgebied is geen oppervlaktewater aanwezig; de dichtstbijzijnde oppervlaktewateren betreffen de Westersingel en de Leuvehaven. De Westersingel maakt hierbij onderdeel uit van het bemalingsdistrict 66. Bij een watertekort kan water vanuit de Rotteboezem via een persleiding in dit bemalingsdistrict worden gelaten. Het water stroomt dan zuidwaarts richting het gemaal Eendrachtsweg. Dit gemaal slaat het overtollige water uit op de Nieuwe Maas. Daarnaast assisteert het rioolgemaal Westersingel in die gevallen dat extra bemalingscapaciteit benodigd is.

Het rioolstelsel in het Baankwartier betreft een gemengd systeem. Dit betekent, dat het huishoudelijk afvalwater gezamenlijk met het hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering (AWZI). Voor het rioleringsdistrict 9, waar het projectgebied deel van uitmaakt, is dit AWZI Dokhaven. Ten westen van het projectgebied is in het Museumpark een ondergrondse waterberging gelegen. Bij hevige regenval kan hier maximaal 10.000 m^3 (riool)water worden geborgen.

De dichtstbijzijnde waterkering in de omgeving van het projectgebied betreft de secundaire waterkering ter plaatse van de Schiedamsedijk. De dichtstbijzijnde primaire waterkering betreft het ten zuiden van de projectlocatie gelegen 'Vasteland'. Deze kering maakt deel uit van een hoofdwaterkering op deltahoogte. De bijbehorende kern- en beschermingszones van beide keringen strekken zich niet tot het projectgebied uit, waardoor vanuit de Keur van het hoogheemraadschap geen beperkingen gelden. Het projectgebied is gelegen binnen dijkring

14, die is gesitueerd langs de Nieuwe Maas. Deze ring kent een beschermingsniveau van 1 op 10.000 jaar; dit betekent dat de waterkering bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat gemiddeld genomen eens in de 10.000 jaar voorkomt. Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas zal een groot deel van Baankwartier onder water komen te staan. Ter plaatse van het projectgebied zijn dan waterdieptes tot 2,0 meter mogelijk.

Wateropgave
De herontwikkeling van het projectgebied leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak, aangezien het gehele gebied momenteel verhard is. In de nieuwe situatie is dit ook het geval. Het treffen van compenserende maatregelen is daarmee niet aan de orde.

Het nieuwe gebouw wordt tot aan de perceelsgrens voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Vervolgens zal het afvalwater op het reeds aanwezige gemengde rioleringsstelsel worden geloosd. Rotterdam vindt het wenselijk om het hemelwater in het Baankwartier af te koppelen en te lozen op het omliggende oppervlaktewater. De uitvoer van deze plannen is momenteel nog niet bekend.

Omdat de beoogde ontwikkeling zich bevindt buiten de zoneringen van de waterkeringen, wordt de waterkerende functie van deze dijklichamen niet nadelig beïnvloed. Daarnaast is het aanvragen van een watervergunning niet noodzakelijk. Indien grondwateronttrekking nodig is, is hiervoor wel een vergunning benodigd.

Overleg met de waterbeheerder(s)
Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. Deze ruimtelijke onderbouwing wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg toegezonden aan het waterschap.

4.2 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van “het groene boekje”. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot omgevingstype rustige woonwijk.

In de directe omgeving van het projectgebied is een mix van functies aanwezig. Het gaat hierbij onder meer om bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, kantoren, hotels en horeca. Vanwege deze diversiteit wordt de omgeving aangemerkt als een 'gemengd

gebied'. Rotterdam heeft de VNG-uitgave vertaald naar haar eigen situatie. Volgens deze systematiek wordt in een 'gemengde wijk' geen strikte scheiding tussen woon-, werk-, winkel- en verkeersgebieden aangehouden. In dergelijke gebieden zijn zelfs inrichtingen tot en met milieucategorie 3 toegestaan.

De reeds aanwezige mix aan functies wordt ook op grond van het bestemmingsplan “Cool” mogelijk gemaakt. Op grond van de VNG-uitgave geldt rondom deze functies een hindercontour. In alle gevallen gaat het echter om ten hoogste categorie 2-inrichtingen. Uitzondering vormt het aanwezige verdeelstation van de stadsverwarming; deze heeft in het huidige bestemmingsplan “Cool” een maatbestemming en is gelegen op het gezoneerde industrieterrein “Blekerhof”. Over het gebruik van het verdeelstation zijn afspraken gemaakt en de vergunning wordt herzien. Daarmee zal bij het nu in voorbereiding zijnde nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Cool, geen sprake meer zijn van een gezoneerd industrieterrein.

De categorie 2-inrichtingen worden op grond van de Rotterdamse systematiek als passend in een gemengd gebied zoals het Baankwartier ervaren. Het beoogde bouwplan leidt niet tot nieuwe functies en daardoor niet tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat van de huidige woningen in de omgeving. Ook voor de toekomstige woningen geldt, dat ter plaatse sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De in de omgeving aanwezige bedrijven behoren alle tot ten hoogste categorie 2 en worden dus als passend ervaren. De vergunde rechten van deze inrichtingen worden door het voornemen niet belemmerd.

Op grond van zowel de VNG-uitgave als de Rotterdamse systematiek wordt gesteld, dat ter plaatse van het projectgebied sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de vergunde rechten van de aanwezige bedrijven niet ingeperkt. Het thema 'milieuzonering' leidt niet tot belemmeringen voor de herontwikkeling van het projectgebied.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Het beoogde bouwplan leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk woningen. Deze woningen zijn gelegen binnen de toetsingszone van diverse zoneplichtige wegen. Vandaar dat een akoestisch onderzoek[1] is uitgevoerd. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaai

Het beoogde bouwplan ligt in de toetsingszone van de zoneplichtige wegen Schiedamsedijk (inclusief tram), Schiedamse Vest, Schilderstraat, Vasteland en Witte de Withstraat. Deze wegen zijn dan ook in het akoestisch model betrokken. Uit de rekenresultaten blijkt, dat alleen het wegverkeer op de wegen Schiedamsedijk en Schiedamse Vest de voorkeursgrenswaarde

[1] Wolf+Dikken adviseurs, Onderzoek wegverkeerslawaai De Havenmeester Rotterdam, augustus 2019, kenmerk: R818190aaA0.

van 48 dB overschrijdt. De berekende geluidsbelastingen overschrijden de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Voor de overige wegen geldt, dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens overschrijdt.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is conform de voorwaarden in de Wet geluidhinder volgens een zogenoemde voorkeursvolgorde onderzocht of, en zo ja, hoe de geluidsbelasting ter plaatse van de woonvlakken kan worden beperkt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat het treffen van geluidsreducerende maatregelen vanuit financieel en/of stedenbouwkundig oogpunt niet haalbaar is. Vandaar dat een ontheffing van de Wet geluidhinder is benodigd. Op grond van het gemeentelijk Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder dienen die woningen te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte. Aan deze voorwaarden kan worden voldaan, indien alle woningen worden uitgerust met geluidabsorberende plafonds. Indien dergelijke plafonds niet worden gerealiseerd, is bij vrijwel alle woningen sprake van een geluidluwe gevel en buitenruimte. Toepassing van deze maatregel is dus slechts beperkt vereist. De benodigde ontheffing van de Wet geluidhinder kan dan ook verleend worden.

In de omgeving van het projectgebied zijn ook nog enkele 30 km/h-wegen gelegen. Deze wegen vallen buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing aan de in deze wet opgenomen normen voor wegverkeerslawaai niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de gezamenlijke geluidsbelasting van deze wegen is. Deze belasting bedraagt maximaal 56 dB. Wanneer deze belasting wordt vergeleken met de normen uit de Wet geluidhinder ligt de berekende geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde, maar onder de maximale ontheffingswaarde.

Industrielawaai
Het projectgebied ligt (net) binnen de geluidzone van het industrieterrein Blekerhof. Formeel dient dan ook onderzoek gedaan te worden naar de geluidbelasting van dit gezoneerde terrein. Op dit industrieterrein is echter een warmtecentrale aanwezig, waarvan de grote lawaaimaker niet meer in gebruik is. Dit betekent, dat de warmtecentrale geen herrie meer maakt en geen sprake meer is van een geluidszone. Daarnaast blijkt uit akoestisch onderzoek ten behoeve van het geldende bestemmingsplan, dat de geluidbelasting ter plaatse van het projectgebied maximaal 48 dB(A) bedraagt. Daarmee is het projectgebied niet geluidbelast. Nader onderzoek naar industrielawaai is dan ook niet noodzakelijk geacht.

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

Conclusie
Op grond van bovenstaande beschouwing en het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt gesteld dat het aspect ‘geluid’ geen belemmering vormt voor de realisatie van Downtown.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen. De Europese Unie heeft normen vastgesteld voor de

luchtkwaliteit. Voor Nederland zijn vooral de normen (‘grenswaarden') voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) belangrijk. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laat de Nederlandse overheid zien hoe zij die grenswaarden gaat realiseren.

Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het doel van het NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen door een pakket aan maatregelen te treffen. Als een project is opgenomen in het NSL (zelfstandig of als onderdeel van een groter project), is met het NSL geborgd dat de effecten beoordeeld zijn en de noodzakelijke maatregelen om de luchtkwaliteitseisen/normen te halen, worden getroffen.

In het centrum van Rotterdam zijn in de periode tot 2020 diverse bouwprojecten voorzien, die voor een deel met een ruimtelijke procedure gerealiseerd moeten worden. Omdat de verkeersafwikkeling van en naar deze toekomstige locaties veelal over dezelfde wegen plaatsvindt, zijn deze bouwprojecten als één NSL-project in het NSL opgenomen: NSL-project 'Rotterdam Centrum'. Ook ontwikkelingen in het centrum die bij de melding aan het NSL niet waren voorzien, kunnen een beroep op het NSL-project 'Rotterdam Centrum' doen. Hiervoor is namelijk extra programmaruimte ingebouwd.

Het projectgebied is gelegen in het centrum van Rotterdam. Vanwege de ingebouwde programmaruimte en het feit dat het bestemmingsplan “Cool” in het Baankwartier zo’n 500 woningen mogelijk maakt, blijft het project binnen het opgegeven NSL-programma 'Rotterdam Centrum'. Ten behoeve van de herontwikkeling van het projectgebied, kan dan ook een beroep op het NSL worden gedaan. Aanvullend is echter ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd[2]. Uit dit onderzoek blijkt, dat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit de beoogde nieuwbouw geen substantiële nadelige effecten voor de leefbaarheid en gezondheid van de omgeving heeft. Het plan voldoet aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit en kan zonder verdere maatregelen worden gerealiseerd.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO_2-concentratie (jaar 2020) zowel aan de zijde van de Schiedamse Vest als aan de zijde van de Schiedamsedijk lager is dan 35 $\mu g/m^3$. Dit geldt ook voor de PM_{10}-concentratie. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het beoogde bouwplan sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.5 Externe veiligheid

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

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo’n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen

[2] Peutz, Invloed op de luchtkwaliteit van de bouwactiviteiten en de gebruiksfase, januari 2021, rapportnummer H-7786-1-RA.

geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit het bestemmingsplan "Cool" blijkt, dat geen sprake is van:

- de aanwezigheid van LPG-vulpunten en daardoor ook geen transporten van LPG in de nabijheid plaatsvinden;
- andere transporten van gevaarlijke stoffen via weg, water of rail. Over de Nieuwe Maas worden gevaarlijke stoffen getransporteerd, echter bevindt deze transportroute zich op meer dan 200 meter van het projectgebied;
- de aanwezigheid van een vliegveld;
- de aanwezigheid van ondergrondse leidingen met een druk van 20 bar of meer. Onder de Witte de Withstraat zijn enkele aardgastransportleidingen gelegen met een maximale werkdruk van 8 bar. De aanwezige zonering van 4 meter aan weerszijden van deze leidingen is daarbij voldoende;
- bedrijven in de directe nabije omgeving die een risicobron vormen.

Vandaar dat in het bestemmingsplan "Cool" is gesteld, dat nader onderzoek naar het aspect 'externe veiligheid' niet aan de orde is.

4.6 Bodem

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

Uit de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam blijkt, dat het Baankwartier, tussen de Schiedamsedijk en de Schiedamse Vest, onderdeel uitmaakte van het oude Rotterdam dat tijdens het bombardement geheel is verwoest. Door alle ruimings- en herbouwactiviteiten is de bodem ingrijpend veranderd. In de Bodemkwaliteitskaart wordt dan ook gesteld, dat zowel de contactzone (de bovenste 1 meter) als de ondergrond naar verwachting licht verontreinigd zijn.

Ook uit een uitgevoerd bodemkundig vooronderzoek[3] blijkt, dat het projectgebied verdacht is voor het voorkomen van een diffuse verontreiniging met onder andere zware metalen en PAK. Daarnaast worden plaatselijk nog duidelijke verontreinigingskernen voor onder andere minerale olie, vluchtige aromaten en VOCl verwacht. Omdat het projectgebied momenteel nagenoeg volledig bebouwd is, wordt een verkennend bodemonderzoek (en eventuele sanering) pas uitgevoerd nadat de huidige bebouwing is gesloopt. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

[3] Inventerra, Milieuhygiënisch vooronderzoek NEN 5725 Baan 14-36D Rotterdam, juli 2019, rapportnummer 19-2158-R01JV.

4.7 *Archeologie*

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld.

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

Volgens de Archeologische Waardenkaart Rotterdam ligt het projectgebied in een zone met een zeer hoge archeologische verwachting. Deze verwachtingswaarde hangt samen met de historische stadsdriehoek van Rotterdam, waarbinnen het projectgebied is gelegen. Conform het bestemmingsplan "Cool" geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1 meter beneden maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m^2.

Er is geen sprake van de realisatie van een ondergrondse parkeergarage, maar het is aannemelijk dat de bouwwerkzaamheden zullen reiken tot een grotere diepte dan 1,0 meter beneden maaiveld. Omdat de locatie thans geheel bebouwd is en archeologisch onderzoek daardoor niet kan worden uitgevoerd, is met Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) afgesproken om direct na de sloop van de bestaande bebouwing te bepalen of nader onderzoek aan de orde is. Indien sprake is van een onderzoeksverplichting, dan wordt hieraan voorafgaand aan de bodemverstorende werkzaamheden gehoor gegeven. Eventuele aanwezige archeologische waarden worden in overleg met het BOOR geconserveerd.

4.8 *Cultuurhistorie*

Het projectgebied en de directe omgeving behoort toe aan een gebied dat cultuurhistorisch van belang is: het wederopbouwaandachtsgebied. Dit gebied onderscheidt zich door een hoge concentratie van waardevolle ensembles van wederopbouwarchitectuur. De bedoeling van een dergelijk aandachtsgebied is dat behoud en instandhouding centraal staan, maar gecombineerd kunnen worden met zorgvuldige vernieuwing door inpassing in of transformatie van de bestaande bebouwing. De nadruk dient gelegd te worden op de samenhang tussen de bebouwing en de stedenbouwkundige structuur.

Binnen dit wederopbouwaandachtsgebied worden twee belangrijke ensembles onderscheiden. Het projectgebied behoort tot het ensemble dat wordt gevormd door de Schiedamsedijk en het achterliggende gebied. De Schiedamsedijk beschikt hierbij over een bijzondere reeks van gebouwen als begeleiding van het Leuvehavenbekken. Deze gebouwen

huisvesten woningen en winkels, hebben een zeer levendige vormgeving met over de gehele lengte vooruitgeschoven etalages en vormen tezamen een krachtige, langgerekte wand langs de Schiedamsedijk. De achterliggende bebouwing, waartoe ook het projectgebied behoort, bestaat uit een mix van kleinschalige bedrijfsgebouwen en openbare voorzieningen, zoals de voormalige Rotterdamse Melkinrichting, het Oogziekenhuis, een brandweerkazerne en een onderstation van het energiebedrijf.

Niet zozeer de individuele architectonische waarde van de panden is van belang in het wederopbouwaandachtsgebied, maar vooral de stedenbouwkundige structuren. In het Baankwartier gaat het vooral om de lineaire structuur, zowel wat betreft de straatrichting als de bebouwing langs de Schiedamsedijk. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen impact op de stedenbouwkundige structuur langs de Schiedamsedijk. Ook de lineaire structuur in het achterliggende gebied blijft door de herontwikkeling behouden. Gesteld wordt, dat realisatie van de Havenmeester geen nadelig effect heeft op de cultuurhistorische waarden van het wederopbouwaandachtsgebied.

4.9 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

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

Uit een uitgevoerde quickscan[4] blijkt, dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op meer dan zeven kilometer afstand. Het Natuurnetwerk Nederland ligt op ruim 350 meter afstand. Het betreft hier een zeer drukke vaarweg. Gezien deze afstanden en de ligging van het projectgebied in de bebouwde kom van Rotterdam wordt gesteld dat de beschermde natuurgebieden niet worden beïnvloed. De bestaande bebouwing en wegen vormen namelijk een (reeds verstorende) buffer. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Soortbescherming

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

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

[4] Buro Maerlant, Rotterdam De Havenmeester; ecologische quickscan, mei 2019.

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt dat in het projectgebied de volgende beschermde diersoorten verwacht worden c.q. aanwezig zijn:

- vleermuizen;
- vogels.

Hieronder wordt nader op deze diersoorten ingegaan. De aanwezigheid van andere (strikt) beschermde dier- en/of plantensoorten wordt redelijkerwijs uitgesloten. Voor deze soorten ontbreekt een geschikte habitat of geschikte verblijfplaatsen.

Vleermuizen

In de omgeving van het projectgebied zijn diverse soorten vleermuizen waargenomen, waaronder de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. In het projectgebied zijn geen bomen aangetroffen met voor vleermuizen geschikten holten. De aanwezige bebouwing is deels wel beoordeeld als toegankelijk en geschikt voor vleermuizen. Het betreft het pannendak, (spouw)muren met open (ventilatie)voegen en betimmeringen. Binnen de context van het plangebied en op basis van het type geschikte openingen, worden in eerste instantie de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis en eventueel de laatvlieger verwacht. De bebouwing, kan functie hebben als kraam-, zomer-, paar- en mogelijk ook als winterverblijf. Als massa winterverblijf is de bebouwing ongeschikt.
Het projectgebied heeft als foerageergebied geen betekenis. Door het vrij geringe oppervlak geschikt foerageergebied is daarnaast geen sprake is van essentieel foerageergebied. Vliegroutes, waarbij slechts één structuur belangrijk is, ontbreken in het plangebied en/of de nabije omgeving. Negatieve effecten op de navigeer- en foerageermogelijkheden van vleermuizen zijn redelijkerwijs uit te sluiten.

Vogels

Tijdens het uitgevoerde veldonderzoek zijn in het projectgebied geen algemeen voorkomende broedvogels aangetroffen. De aanwezige bebouwing is ook ongeschikt als broedplaats, met uitzondering van enkele kieren van het pannendak. Deze kan als nestplaats dienen voor de gierzwaluw. De nesten van deze vogelsoort zijn jaarrond beschermd. Andere vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, worden in het plangebied niet verwacht. Wel kan het pannendak door algemeen voorkomende soorten als nestplaats gebruiken. In deze context worden de ekster, merel, Turkse tortel, zanglijster en duif verwacht. Het betreffen hier echter algemene soorten waarvoor een vrijstelling geldt. Door rekening te houden met de broedperiode, kan voorkomen worden dat nesten worden verstoord.

Conclusie

Doordat de werkzaamheden beperkt van aard zijn en preventief afdoende maatregelen kunnen worden getroffen (bijvoorbeeld door nestkasten op te hangen / in te bouwen), zijn over het algemeen géén negatieve effecten op strikter beschermde soorten te verwachten. Wel is het noodzakelijk om voorafgaand aan de sloop nader onderzoek naar vleermuizen en de gierzwaluw uit te voeren, zodat het actueel gebruik van de bebouwing vastgesteld kan worden. Na uitvoer van dit aanvullende onderzoek kunnen indien noodzakelijk, gepaste maatregelen worden getroffen.

4.10 Windhinder en bezonning

Windhinder

Voor windhinder en windgevaar geldt geen formele, landelijke vastgestelde eis. Wel wordt voor de beoordeling veelal gebruik gemaakt van de NEN 8100. Hierin worden criteria gegeven

voor het beoordelen van het windklimaat in de bebouwde omgeving. De eis bij deze beoordeling van het lokale windklimaat is gebaseerd op de volgende twee onderdelen:

- windhinder, waarbij een als drempelwaarde een uurgemiddelde windsnelheid van 5 m/s wordt aangehouden. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke;
- windgevaar, waarbij een drempelwaarde geldt van een uurgemiddelde windsnelheid van 15 m/s. Bij hogere windsnelheden kan sprake zijn van gevaarlijke situaties, zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke, of beperkt risico op windgevaar.

In de gemeentelijke Hoogbouwvisie 2011 is aangegeven, dat in de ontwerpfase van een bouwplan een windhinderonderzoek wordt uitgevoerd. In een dergelijke studie dient aangegeven te worden in hoeverre het bouwplan aansluit bij studies uitgevoerd voor ontwikkelgebieden of kwartieren. Tevens moet aangetoond worden op wat voor manieren het gebouw kan zorgen dat de windcriteria niet worden overschreden of zelfs kan bijdragen aan verbetering van het windklimaat.

Omdat de hoogte van Downtown 75 meter betreft, is sprake van toetsing aan de hoogbouwvisie. Om die reden is het windklimaat beoordeeld[5] op basis van de meetgegevens uit de windtunnel, de windstatistiek van de betreffende locatie en de grenswaarden betreffende windhinder en windgevaar. Bij het onderzoek zijn de naburige bouwplannen voor de Cooltoren en de Baantoren meegenomen alsof deze reeds zijn gerealiseerd. Naar aanleiding van enkele wijzigingen is het onderzoek op een beperkt aantal meetpunten geactualiseerd middels een oplegnotitie[6].

Uit de resultaten kan worden geconcludeerd dat de realisatie van Downtown een aanzienlijk positief effect heeft op het windklimaat op de Baan ter hoogte van de planlocatie. In onder meer de Hoornbrekersstraat en bij de noordwesthoek van de Baantoren is een toename van windhinder te verwachten. In de straat tussen de Cooltoren en de Downtown blijft sprake van een ongunstige windsituatie, maar dat is reeds het geval zónder Downtown. Op de onderzochte dakterrassen van woningen aan de Schiedamsedijk is een goed windklimaat te verwachten in de geplande situatie.

Bij de noordwesthoek van de Baantoren is sprake van een beperkte wijziging van het windklimaat ten opzichte van het oorspronkelijk uitgevoerde windonderzoek. De wijziging van het windklimaat is het gevolg van de aanpassing van de luifel van de Baantoren. De maximale hinderkans daalt enigszins, waardoor het windklimaat op de noordwesthoek van de Baantoren in deze situatie een beoordeling matig krijgt in plaats van slecht. Op enige afstand van de gebouwhoek is een matig tot goed windklimaat vastgesteld.
De vastgestelde plaatselijke verslechtering van het windklimaat kan bezien worden in relatie tot de aanzienlijke verbetering van het windklimaat op de Baan ter hoogte van Downtown en de Cooltoren.

[5] Peutz, Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel, april 2019, rapportnummer OA 16056-2-RA.

[6] Peutz, Downtown Rotterdam; actualisatie onderzoek windklimaat, december 2019, rapportnummer OB 16056-1-NO-001.

Bezonning
Omdat de voorgenomen ontwikkeling een binnenstedelijke locatie betreft en sprake is van een toren van meer dan 70 meter hoog, dient de schaduwwerking daarvan getoetst te worden aan eisen die worden geformuleerd in de gemeentelijke Hoogbouwvisie 2019. Downtown leidt niet tot een verslechtering van de bezonning op de binnen de visie benoemde plekken met een specifieke of representatieve kwaliteit en ook niet tot meer dan 2 uur extra schaduw elders. De schaduweffecten als gevolg van Downtown leiden derhalve niet tot strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening.

Conclusie
Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat de aspecten 'windhinder' en 'bezonning' geen belemmeringen vormen voor de ontwikkeling.

4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen- principes en de energieprestatie eisen.

Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De stad streeft hierbij om als Rotterdam het inspirerende voorbeeld te zijn voor andere deltasteden in de wereld die de duurzaamheidstransitie doormaken. Daarbij is het zogenaamde Programma Duurzaam 2015-2018 opgesteld, waarin drie overlappende ambities zijn opgenomen:

- ambitie 1: groene, gezonde en toekomstbestendige stad;
- ambitie 2: schonere energie tegen lagere kosten;
- ambitie 3: sterke en innovatieve economie.

Met dit Programma Duurzaam wordt voor de periode 2015 – 2018 verder gegaan op de ingeslagen weg en wordt verder ingezet op innovatie en het experiment.

De herontwikkeling van het projectgebied vindt plaats conform het Bouwbesluit 2012. Hierdoor ontstaat ten opzichte van de huidige situatie een veel energiezuiniger pand. De nieuwe woningen zullen voldoen aan moderne eisen qua energieprestatie, waarmee tevens minder CO_2 wordt uitgestoten. Dit sluit aan bij ambitie 1 en 2 uit het Programma Duurzaam.

Aan de hand van het document 'Uitwerking Duurzame Binnenstad 2012' is een aantal thema's benoemd waaraan nieuwbouw een belangrijke bijdrage kan leveren, te weten:

- 'Energie', voor dit thema is de REAP (Rotterdamse energie-aanpak) leidend. Uit dit document blijkt, dat voor nieuwbouwprojecten in de binnenstad twee aspecten verplicht zijn. De nieuwe bebouwing wordt voorzien van een WKO-installatie en moet tevens voldoen aan de geldende EPC-normen. Deze maatregelen komen ook tegemoet aan de ambities 1 en 2 uit het Programma Duurzaam.
- 'Klimaat', ook voor dit thema zijn twee aspecten van belang. Zo is het UHI-effect (urban heat island) in het gebied hoger en is sprake van een wateropgave. Om deze effecten op te lossen wordt het regenwater op het stadswater afgekoppeld. Daar waar

mogelijk worden de daken als ‘groen’ uitgevoerd; dit is niet voor het gehele dakoppervlak mogelijk in verband met (de bereikbaarheid van) technische installaties en dergelijke. Dit komt ook tegemoet aan ambitie 1 uit het Programma Duurzaam.

De herontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. De herontwikkeling voorziet in een bredere differentiatie van woningen en vergroot de leefbaarheid in de stad. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan ambitie 1 uit het Programma duurzaam. Een andere investering op het gebied van duurzaamheid is het gebruik van duurzame materialen.

4.12 Besluit m.e.r.

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

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

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

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van 193 woningen. Daarmee blijft de omvang ruim onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel D11.2. De beoogde ontwikkeling wordt echter niet als een stedelijk ontwikkelingsproject aangemerkt, aangezien het functioneel binnen de regels van het bestemmingsplan ”Cool” past. Ook het beoogde woningaantal is reeds op grond van dit bestemmingsplan toegestaan, aangezien dit binnen de bestemming 'Centrumvoorzieningen II' niet gelimiteerd is. Daarnaast bevindt Downtown zich binnen het bouwvlak, zoals op de verbeelding van het bestemmingsplan “Cool” is opgenomen. Daarmee is de impact van het bouwplan op het milieu niet anders, dan wat nu al planologisch is toegestaan. Het plan is daarom niet plan m.e.r.-plichtig en ook het opstellen van een aanmeldnotitie is niet aan de orde.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling betrekking heeft op een aangewezen bouwplan en de gemeente graag anderszins in de grondexploitatiekosten voorziet, wordt tussen de gemeente en initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. De gemeente vervult daarmee enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het project financieel uitvoerbaar is.

5.2 Vooroverleg

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

TenneT en Gasunie geven aan dat hun belangen niet worden geschaad. Zo laat TenneT weten dat zij in (de directe omgeving van) het projectgebied geen verbindingen in beheer hebben. De Gasunie meldt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van hun dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. Ook het hoogheemraadschap geeft aan dat zijn geen bezwaren hebben tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

De VRR merkt op dat gezorgd dient te worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand”.

Door BOOR wordt opgemerkt, dat het projectgebied deel uit maakt van een archeologisch kansrijk gebied. Bij bodemverstoringen, waaronder heiwerkzaamheden, dient een afweging gemaakt te worden of de verstoring ‘acceptabel’ is. Vandaar dat voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden een archeologisch (voor)onderzoek uitgevoerd dient te worden. Zoals reeds verwoord was in § 4.7 zal hieraan gehoor gegeven worden. Dit onderzoek kan pas uitgevoerd worden, nadat de aanwezige bebouwing binnen het projectgebied gesloopt is.

6. CONCLUSIE

Het ‘Baankwartier’, gelegen tussen Westblaak, Schiedamse Vest, Vasteland en Schiedamsedijk, wijkt qua karakter af van de overige deelgebieden binnen de wijk Cool. Ondanks de zeer centrale ligging, nodigt het gebied nauwelijks uit tot een bezoek. Vooral 's avonds en in het weekend ontbreekt het hier aan levendigheid die in het centrum van een grote stad verwacht mag worden. In het geldende bestemmingsplan “Cool” zijn voor het Baankwartier diverse wijzigingsbevoegdheden opgenomen waarmee het gebied getransformeerd kan worden naar een kwalitatief hoogwaardige binnenstedelijke locatie.

Ter plaatse van het projectgebied is een 75 meter hoge woontoren voorzien (exclusief technische ruimten op het dak) met 193 woningen - waaronder ook zorgwoningen en woonwerk-units op de begane grond - en parkeervoorzieningen. Deze ontwikkeling past binnen de beleidsvelden en wet- en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. Uit de milieuparagraaf blijkt dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. De beoogde afwijking van het bestemmingsplan voldoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening, zoals bedoeld in artikel 2.12 Wabo. Voorts geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat. Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, in combinatie met een ontheffing van de Wet geluidhinder, is het toegestaan om binnen het projectgebied de beoogde ontwikkeling te realiseren. Daartoe geldt wel een aantal voorwaarden. Zo dient voorafgaand aan de sloop nog een nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen en de gierzwaluw. Tevens dient na de sloop van de huidige opstallen een verkennend bodemonderzoek (met eventueel sanering) te worden uitgevoerd en in samenspraak met BOOR de archeologische waarde van de grond te worden vastgesteld.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als goede ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om binnen het projectgebied de beoogde ontwikkeling te realiseren.