Tamboerlocatie

Ontwerpbestemmingsplan

Opgesteld door:

Stadsontwikkeling
Ruimte & Wonen, Bureau Bestemmingsplannen

Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

datum: 17 mei 2022

Vastgesteld d.d.:

NL.IMRO.0599.BP2193Tamboer-ON01

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Toelichting

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING 1

1.1 AANLEIDING 1
1.2 LIGGING EN BEGRENZING 1
1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN 1
1.4 GEKOZEN PLANOPZET 2

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN 3

2.1 HISTORIE 3
2.2 HUIDIGE SITUATIE 3

3. BELEIDSKADER 6

3.1 NATIONAAL BELEID 6
3.2 PROVINCIAAL BELEID 7
3.3 GEMEENTELIJK BELEID 11

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN 17

4.1 M.E.R.-BEOORDELING 17
4.2 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING 17
4.3 GELUID 19
4.4 VERKEER EN PARKEREN 21
4.5 LUCHTKWALITEIT 22
4.6 EXTERNE VEILIGHEID 24
4.7 BODEMGESCHIKTHEID 25
4.8 WATER 25
4.9 ARCHEOLOGIE 28
4.10 CULTUURHISTORIE 29
4.11 FLORA EN FAUNA 29
4.12 OVERIGE BELEMMERINGEN 31
4.13 DUURZAAMHEID 31

5. JURIDISCHE ASPECTEN 32

5.1 INLEIDING 32
5.2 DE OPZET VAN DE PLANREGELS 32
5.3 GEOMETRISCHE PLAATSBEPALING / VERBEELDING 33

6. UITVOERBAARHEID 34

6.1 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID 34
6.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 34

7. PROCEDURE 35

7.1 VOORBEREIDINGSFASE 35
7.2 ONTWERPFASE 35

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1	DTNP (29 november 2019) Distributieve analyse dagelijks winkelaanbod Crooswijk Rotterdam
Bijlage 2	Aveco de Bondt (18 maart 2022) Akoestisch onderzoek
Bijlage 3	KuiperCompagnons (12 mei 2022) Akoestisch onderzoek weg- en tramverkeerslawaai
Bijlage 4	PJ Milieu BV (8 oktober 2015) Verkennend bodemonderzoek Tamboerlocatie [1542101A]
Bijlage 5	Vestigia (22 april 2021) Archeologisch vooronderzoek [V1974]
Bijlage 6	Gemeente Rotterdam (18 juli 2019) Ecologische adviesnotitie / Bureau Stadsnatuur (2 juli 2019) Quickscan Tamboerstraat en woonblok Pijperstraat
Bijlage 7	Gemeente Rotterdam (2 oktober 2020) Adviesnotitie nader onderzoek vleermuizen, gierzwaluw en huismus / Habitus (30 september 2020) Nader onderzoek beschermde soorten
Bijlage 8	Omgevingsdienst Haaglanden (9 juli 2021) Beschikking Wet natuurbescherming - Soortenbescherming
Bijlage 9	KuiperCompagnons (15 februari 2022) Stikstofdepositie-onderzoek

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het project Tamboer II bevindt zich in de wijk Nieuw-Crooswijk in Rotterdam, en grenst tegen Oud-Crooswijk aan. De ontwikkeling is onderdeel van een grotere opgave om Rotterdam-Crooswijk niet alleen ruimtelijk, maar ook op sociaal vlak een kwaliteitsimpuls te geven. Dit betekent naast een aanpak voor jeugd en jongeren en het verhogen van de participatie ook een aanpak van de wijk, openbare ruimte, woningen en bedrijfsruimten op korte en lange termijn met aandacht voor beheer en onderhoud enerzijds en herinrichting en herstructurering anderzijds. Deze aanpak is beschreven in het 'Plan van Aanpak Oud-Crooswijk 2017 - 2020'.

De gemeente heeft een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld, waaronder de aanwijzing van beeldbepalende objecten, bebouwingshoogten en de entrees / expeditiestraten. Omdat het nieuwe bouwplan niet in het vigerende bestemmingsplan past dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden.

1.2 Ligging en begrenzing

Het totale bouwplan wordt omsloten door drie straten: de Crooswijkseweg, Tamboerstraat en de Pijperstraat (zie afbeelding 1.1). Het plangebied grenst aan de oostzijde aan bestaande bebouwingen.

Afbeelding 1.1: globale ligging en begrenzing van het plangebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan "Nieuw Crooswijk II", dat op 15 december 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het betreft een conserverend bestemmingsplan, waarbij de bestaande functies – overeenkomstig de bestaande situatie – zijn voorzien van een gedetailleerde eindbestemming. De verschillende functies in het plangebied zijn daarbij voorzien van de bestemmingen 'Gemengd – 2', 'Groen', 'Maatschappelijk', 'Verkeer – Erf' en 'Verkeer – Wegverkeer'. In afbeelding 1.2 is een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weergegeven. Het bestemmingsplangebied (hierna plangebied) is rood omkaderd.

Afbeelding 1.2: uitsnede vigerend bestemmingplan

1.4 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt een globale juridisch-planologische regeling, zodat flexibiliteit bestaat om de geplande herontwikkeling te realiseren. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.

Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012).

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

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

2.1 Historie

De bouw van de woonwijk Nieuw Crooswijk start in 1905 vanaf het Schuttersveld en duurt tot ongeveer 1925. Voor een 'oude stadswijk', is Nieuw Crooswijk dus betrekkelijk nieuw. Veel van de oorspronkelijke inwoners van de wijk werkten in de slachthuizen en de hieraan gerelateerde bedrijven, zoals huidlooierijen en lijmfabrieken, alsmede de vleesverwerkende bedrijven die zich aan de oostzijde van de Boezemstraat bevonden. Bij de bouw van de wijk werd aanvankelijk de oude verkaveling van de onderliggende polderstructuur gevolgd, waarvan later is afgeweken. Door de oprichting van de woningbouwverenigingen werden de woningen in grotere complexen gebouwd, waardoor er ook meer aandacht gegeven kon worden aan de stedenbouwkundige structuur. Met name de monumentale Rusthoflaan die uitkomt op de entree van de Algemene Begraafplaats is hier een goed voorbeeld van. Sinds de bouw van de wijk is slechts incidenteel sprake geweest van nieuwbouw. Wel worden in de stadsvernieuwingsperiode in de jaren tachtig de meeste woningen gerenoveerd.

In het voorliggende plangebied werd in 1922-1923 de rooms-katholieke St. Barbarakerk gebouwd, op de hoek Crooswijkseweg – Pijperstraat (zie afbeelding 2.1). Voor die tijd deed een kleine noodkapel vlak bij het kerkhof dienst als parochiekerk. Door afnemend kerkbezoek werd het pand in 1974 aan de gemeente verkocht en is de kerk in 1977 gesloopt. De in 1954 gebouwde parochiewoning op de hoek van de Pijperstraat bleef staan. Op het vrijgekomen terrein legde pastoor Van Wijk de eerste steen voor een nieuwe, kleinere, kerk voor de parochie van de Allerheiligste Verlosser en de Heilige Barbara, die in 1980 werd ingewijd. De kerk was nauwelijks zichtbaar omdat deze tussen de parochiewoning en wijkgebouw De Tamboer lag. Wederom door teruglopend kerkbezoek in de parochie van de Allerheiligste Verlosser en de Heilige Barbara besloot het Bisdom Rotterdam in 2006 om deze parochie te laten fuseren met de Hildegardis en Antoniuskerk in het Oude Noorden en de kerk aan de eredienst te onttrekken en te sluiten als gebedshuis.

Afbeelding 2.1: voormalige rooms-katholieke St. Barbarakerk

2.2 Huidige situatie

Het voorliggende plangebied is gelegen in de Tamboerbuurt, die onderdeel uitmaakt van de wijk Nieuw-Crooswijk. De Tamboerbuurt is gelegen in de spits toelopende ruimte tussen de (Nieuwe) Crooswijkseweg en de Boezemstraat, en bestaat uit vier afzonderlijke bouwblokken. Het voorliggende plangebied omvat een deel van het meest zuidelijk gelegen bouwblok, tussen de Tamboerstraat en Pijperstraat. Het binnen het plangebied gelegen bouwblok bestaat naast woningen deels uit niet-woonfuncties op de begane grond, waaronder horecagelegenheden. Aan de zijde van de Crooswijkseweg is een voormalig kerkgebouw en wijkcentrum gesitueerd. Het kerkgebouw is in 2006 gesloten.

De bebouwing omvat hoofdzakelijk een aaneenschakeling van stedelijke bouwblokken, tot vier bouwlagen hoog. Door de slechte bouwkundige staat van de bebouwing en leegstand, bestaat de wens om het gehele plangebied te slopen. Het overige deel van het bouwblok ten oosten van het plangebied wordt door Havensteder ontwikkeld. Hiertoe wordt de bebouwing aan de Pijperstraat gesloopt en het deel aan de Tamboerstraat blijft behouden, zie

afbeelding 2.2. Omdat de sloop en nieuwbouw van dit deel past binnen het vigerende bestemmingsplan behoort deze ontwikkeling niet tot het voorliggende bestemmingsplan.

2.3 Projectbeschrijving

Tamboer II is verdeeld in twee ontwikkellocaties met twee ontwikkelende parten (zie afbeelding 2.2). Een deel wordt ontwikkeld door Jumbo supermarkten B.V. / Niersman B.V. Dit project bestaat uit een parkeerkelder, twee supermarkten op de begane grond en 84 appartementen. Direct aangrenzend wordt een plan ontwikkeld in opdracht van de woningcorporatie Havensteder voor de realisatie van 51 appartementen, die binnen het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Voorliggend bestemmingsplan bestaat dus alleen uit het deel van Jumbo supermarkten B.V. / Niersman B.V.

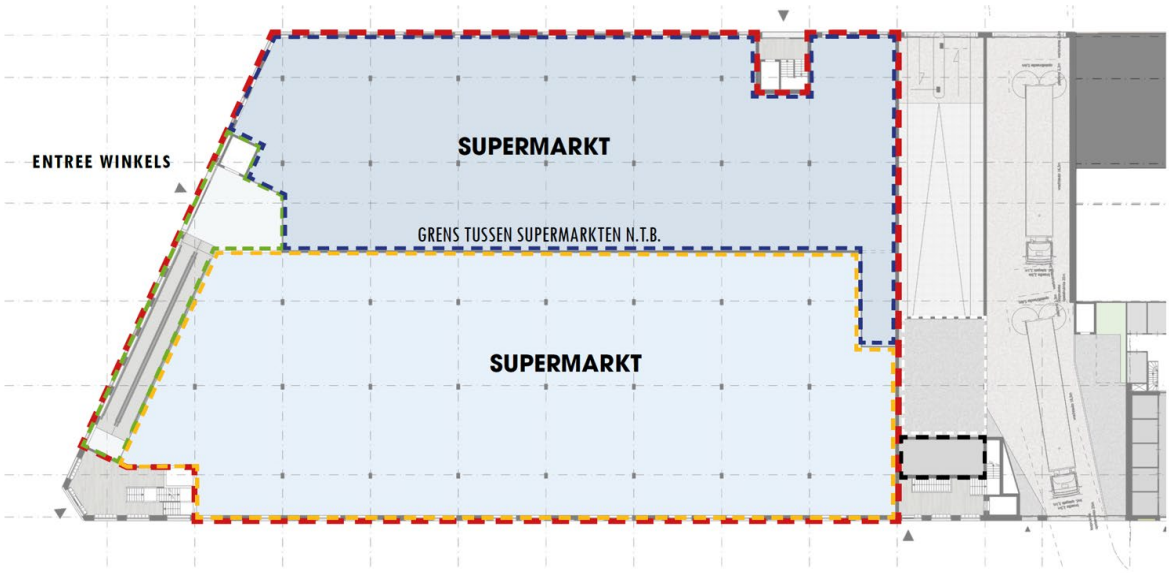
Afbeelding 2.2: plattegrond twee ontwikkellocaties

Commercieel cluster

Het commercieel cluster omvat de realisatie van twee supermarkten met daarboven 84 appartementen. Daarnaast wordt voorzien in een parkeerkelder ten behoeve van de voorgenoemde functies, alsmede een expeditiestraat ten behoeve van de bevoorrading van de supermarkten. De parkeerkelder wordt ontsloten via de Tamboerstraat. De expeditiestraat is aan de straatzijden met een hoge gevel afgezoomd.

De supermarkten worden ontsloten via een gezamenlijke entreehal die vanaf de Crooswijkseweg toegankelijk is. De entreehal is door middel van een tweetal tapis roulants en een lift verbonden met de parkeerkelder.

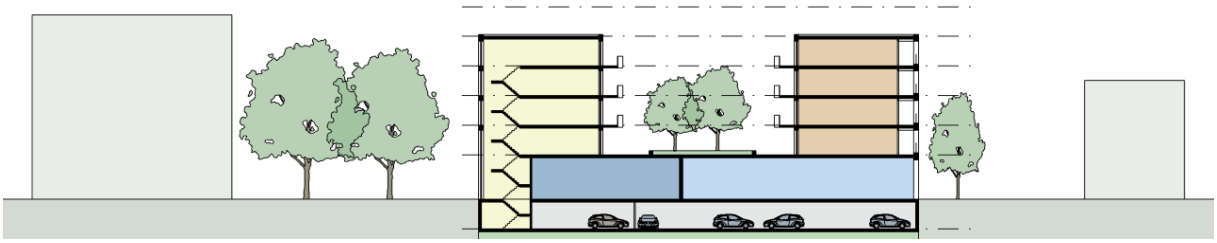
De beide supermarkten beschikken aan de achterzijde over gescheiden magazijnen. De bevoorrading vindt plaats via een bouwkundig afgesloten expeditiestraat met een inrit aan de zijde van de Tamboerstraat en een uitrit aan de zijde van de Pijperstraat.



Afbeelding 2.4: plattegrond begane grond (impressie)

Woningen

Boven de winkels worden 84 vrije sector appartementen gerealiseerd, waarvan 67 kleiner dan 85 m^2 en 17 groter dan 85 m^2. Er drie ingangen voor de appartementen. Ingang 1 ligt op de hoek Pijperstraat / Crooswijkseweg. Ingang 2 ligt aan de Pijperstraat en ingang 3 ligt aan de Tamboerstraat. De bebouwing loopt vanaf de Boezemstraat gezien op van vier tot zes bouwlagen aan de zijde van de Crooswijkseweg. Tussen de bebouwing is op de eerste verdieping een daktuin gelegen. Tevens is op de eerste verdieping een fietsenberging aanwezig.



Afbeelding 2.5: dwarsdoorsnede ontwerp

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor het onderhavige project.

3.1 Nationaal beleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Mobiliteit (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied. Wel draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de wens van het Rijk om nieuwe functies onder te brengen binnen bestaand stedelijk gebied.

Ladder voor duurzame verstedelijking
Het beleid met betrekking tot verstedelijking heeft het rijk onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' overgelaten aan de lagere overheden. Wel is er sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SERladder'). Deze is vastgesteld in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit 3 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 ruimtelijke verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Sinds 1 juli 2017 luidt de formulering van de Ladder in genoemd artikel van het Bro:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Deze ontwikkeling voorziet in de realisatie van 84 woningen boven twee supermarkten. Vanaf 12 woningen is sprake van een stedelijke ontwikkeling. De ontwikkeling wordt dus aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling waardoor een ladderonderbouwing benodigd is.

De beoogde transformatie voorziet in de sloop van de huidige bebouwing in het plangebied. Naast woningen zijn in het plangebied ook enkele maatschappelijke voorzieningen, kleine ondernemingen en horecagelegenheden gevestigd. Door de slechte bouwkundige staat van de (woon)bebouwing, de eenzijdige woningvoorraad en leegstand, bestaat de wens om de bebouwing binnen het plangebied te amoveren. In de *Stadsvisie* is voor Nieuw Crooswijk (zie paragraaf 3.3) besloten tot een ingrijpende fysieke verbetering van de wijk, met sloop van een groot deel van de bestaande woningvoorraad. Door de sloop van de bestaande bebouwing ontstaat ruimte voor de inpassing van twee nieuwe supermarkten (waarvan één discounter) en 84 appartementen.

Gelet op de eenzijdige bebouwing in dit deel van Nieuw Crooswijk – die hoofdzakelijk bestaat uit verouderde vooroorlogse woningen – is vernieuwing van het huidige woningaanbod en het aanbrengen van meer variatie in woningtypen noodzakelijk. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin en maakt de bouw van 67 appartementen in de vrije sector kleiner dan 85 m^2 en 17 grotere appartementen in de vrije sector mogelijk. Per saldo neemt het aantal woningen in het voorliggende plangebied toe.

In paragraaf 3.3 van *Gebiedskoers Detailhandel 2017 – 2020 Kralingen – Crooswijk* is voorliggend plangebied aangewezen als mogelijke locatie voor een supermarkt. Zo kan het supermarktaanbod en daarmee ook de aantrekkelijkheid van het winkelgebied in de wijk versterkt worden. Daarnaast is door DTNP in 2019 een distributieve analyse gemaakt van het dagelijks winkelaanbod in Crooswijk. Deze analyse is als bijlage 1 opgenomen.

Op basis van deze analyse blijkt dat er een behoorlijke uitbreidingspotentie voor dagelijks winkelaanbod in Crooswijk aanwezig is, en dat er in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking behoefte is aan deze ontwikkeling. Veruit het grootste deel van de geplande toevoeging van winkelaanbod past binnen de

distributieve analyse op basis van kengetallen. Daarnaast voldoet het plan aan een grote kwalitatieve behoefte bij consumenten. In de huidige situatie hebben bewoners in Crooswijk (en straks in Nieuw Kralingen), in vergelijking met landelijke maatstaven, de beschikking over een zeer beperkt, kleinschalig en deels verouderd dagelijks winkelaanbod. Bovendien zijn ze voor de complete weekboodschappen vooral aangewezen op aanbod in andere wijken. De ontwikkeling van twee supermarkten in elkaar aanvullende segmenten zorgt voor opwaardering en completering van de noordkant van het bestaande voorzieningenniveau in het winkellint Crooswijkseweg tot een gemiddeld niveau. Daarnaast kan met de beoogde ontwikkeling in grote mate bijgedragen worden aan het (gewenste) woon- en leefklimaat in het kader van de herstructureringsoperatie.

De voorgenomen ontwikkeling draagt om deze redenen bij aan de verbetering van de kwantitatieve en kwalitatieve woningvoorraad en het woon- en leefklimaat van zowel Oud-Crooswijk als omliggende wijken (zoals ook Nieuw Kralingen). De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de herontwikkeling van de bestaande bebouwing tussen de Crooswijkseweg, Tamboerstraat, Boezemstraat en Pijperstraat. Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte. Verdere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is niet benodigd.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsbeleid Zuid-Holland

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

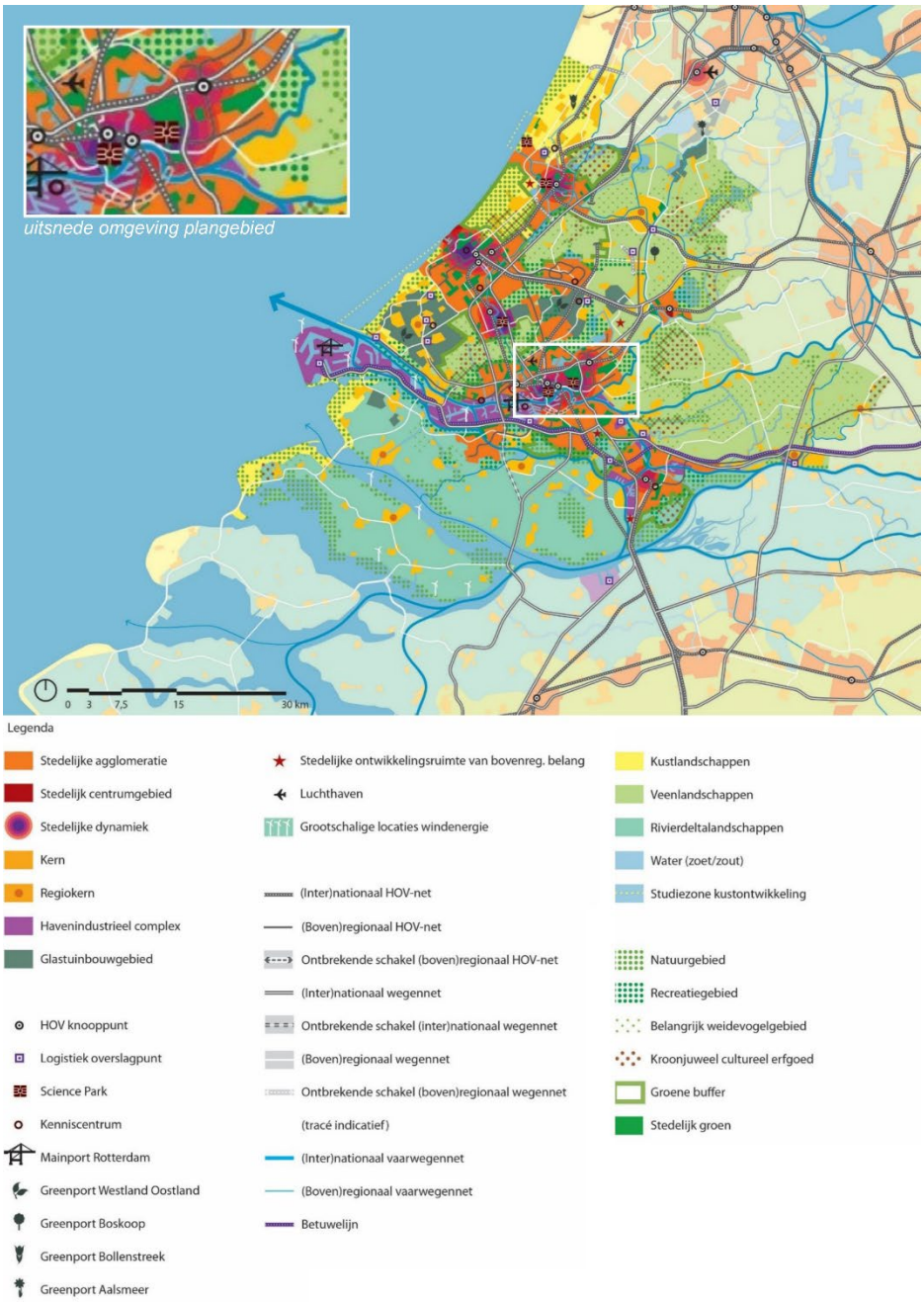
Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma’s en -plannen, zoals het programma Ruimte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

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

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland
Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken. De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een beschrijving en kaartbeelden van de **ruimtelijke hoofdstructuur**;
- De ontwikkelrichting van het **omgevingsbeleid**: ambities en sturing
- Een beschrijving van de **omgevingskwaliteit** van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- De samenhangende beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

Ad. 1 Ruimtelijke hoofdstructuur



Ad. 2 Omgevingsbeleid: ambities en sturing

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevende ambities, waarbinnen een aantal opgaven zijn geformuleerd:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Ad. 3 Omgevingskwaliteit

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Ofwel een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

De Omgevingskwaliteit bestaat uit de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland, het toepassen van de leefomgevingstoets (beleidscyclus en monitoring) en een nadere uitwerking van het provinciale beleid. Dit laatste gebeurt door middel van een 'kwaliteitskaart' en bijbehorende 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

Kwaliteitskaart, richtpunten en gebiedsprofielen

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

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

Het plangebied is opgenomen in twee van de vier kwaliteitskaarten. In de laag van de ondergrond is plangebied aangeduid als 'Veencomplex – veen'. Ontwikkelingen in het veenlandschap dragen zorg voor behoud van het veen en zijn met name bij de diepe veenpakketten gericht op het beperken van de bodemdaling. Voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een verslechtering hiervan.

In de laag van de stedelijk occupatie is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Relevante richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met "zwaartepunten" in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

De hoogte van de bebouwing is gezien de ligging van de locatie en bestaande hoogbouw in de omgeving legitiem. Het complex wordt ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Hiermee wordt aangesloten bij de richtpunten.

Ad. 4 Beleidskeuzes

De provincie heeft 12 provinciale opgaven gedefinieerd, die elk bestaan uit samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en regels in de verordening. Hieronder zijn de voor het plangebied relevante opgaven uiteengezet:

- Versterken van een vitale, innovatieve en toekomstbestendige regionale economie
- Zorgen voor een gezonde en veilige leefomgeving en het beperken van hinder.
- Bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving, aansluitend op de behoeften van verschillende doelgroepen.

- Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied.

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan bovengenoemde punten. Zo worden twee supermarkten grenzend aan het bestaande winkellint Crooswijkseweg gerealiseerd, waardoor een concentratie van detailhandel ontstaat en het winkellint wordt gecompleteerd. Daarnaast is bij het opstellen van het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling getoetst aan de relevante milieuaspecten, waardoor de ontwikkeling een bijdrage levert aan een gezonde en veilige leefomgeving en het beperken van hinder. De diverse relevante milieuaspecten worden in hoofdstuk 7 verder uiteengezet en afgewogen. Tot slot wordt binnen bestaand stedelijk gebied voorzien in de vernieuwing van verouderede woningen. Er worden 84 nieuwe woningen gebouwd. Het woningaanbod neemt hierdoor toe en daarnaast wordt de aantrekkelijkheid van de leefomgeving en de woningen zelf vergroot.

Voorgenomen ontwikkeling draagt dus bij aan de provinciale opgaven.

Programma ruimte

Het Programma ruimte is parallel aan de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening opgesteld. Het Programma ruimte bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie. Het is enerzijds een beleidsdocument, namelijk uitwerking van de beleidsbeslissingen, en anderzijds gericht op uitvoering. Het document is toegespitst op de thema's Bebouwde ruimte en mobiliteit, Landschap, groen en erfgoed en Water, bodem en energie.

Op basis van het programma dient voor bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling een toelichting op de ladder voor duurzame verstedelijking worden gegeven. Aan de ladder voor duurzame verstedelijking is in paragraaf 3.1 reeds aandacht besteed. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de verbetering van de kwantitatieve en kwalitatieve woningvoorraad en het woon- en leefklimaat van zowel Oud-Crooswijk als omliggende wijken (zoals ook Nieuw Kralingen). De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de herontwikkeling van de bestaande bebouwing. Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte.

Detailhandel

De provincie hecht veel waarde aan vitale, krachtige en aantrekkelijke stads- en dorpscentra en wil om dat te bereiken de detailhandelsstructuur versterken door deze vooral kwalitatief te verbeteren en ook de bereikbaarheid en de beschikbaarheid van detailhandelsvoorzieningen te garanderen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het woon-, werk- en leefklimaat in Zuid-Holland.

Detailhandel is nog steeds een belangrijk bezoekmotief voor centra, ondanks dat in veel gebieden het draagvlak voor winkels afneemt door overaanbod, veranderend consumentengedrag en demografische ontwikkelingen.

Tussen detailhandelsvoorzieningen onderling en met andere (maatschappelijke) voorzieningen ontstaat synergie en combinatiebezoek. Hierdoor functioneren de voorzieningen als geheel beter dan de som der delen. De provincie wil hiermee de kracht van detailhandel benutten voor vitale, sterke en aantrekkelijke centra waardoor optimaal wordt bijgedragen aan een kwalitatief hoogwaardigere leefomgeving.

De kern van het provinciaal detailhandelsbeleid ligt daarom bij de concentratie en bundeling van detailhandelsvoorzieningen in de centra. Hierdoor wordt de detailhandelsstructuur versterkt. Verspreid liggend aanbod draagt niet bij aan het clusteren en concentreren van het detailhandelsaanbod en tast de detailhandelsstructuur in ruimtelijke zin (afname ruimtelijke kwaliteit, toename leegstand) aan.

Omdat voorzieningen worden geclusterd, kunnen vervoersstromen efficiënter worden ingericht en ontstaat er ook meer draagvlak voor openbaar vervoer. Door het bevorderen en faciliteren van herbestemming en transformatie kunnen slecht functionerende detailhandelslocaties, naast een versterking van de detailhandelsstructuur, een bijdrage leveren aan de woningbouwopgave of andere opgaven in het bestaand stedelijk gebied.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen het beleid van de provincie Zuid-Holland en bundelt en concentreert detailhandelsvoorzieningen. De perifere detailhandelsvestiging kan verdwijnen omdat op een betere locatie

meer ruimte biedt voor een moderne discounter. Bovendien draagt de ontwikkeling door de ligging nabij bus- en tramhaltes bij aan draagvlak voor openbaar vervoer.

3.3 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. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

Uit de 'Grote Woontest' blijkt dat een aantal wijken in Rotterdam laag gewaardeerd wordt of in verval dreigt te raken. In die wijken is herstructurering noodzakelijk. Ook landelijk onderzoek (Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting, 2007) geeft aan dat Rotterdam veel achterstandswijken kent. De stad heeft hier dan ook een grotere opgave dan andere steden. Echter, ondanks de achterstand van woning en woonmilieu in deze gebieden, zijn er voldoende mogelijkheden voor revitalisatie.

In Rotterdam zijn circa 100.000 woningen 'kwetsbaar' op de woningmarkt. Dit zijn (te) kleine portieketagewoningen of woningen die anderszins niet meer voldoen aan de huidige kwaliteitseisen. De woningen in het voorliggende plangebied zijn hier een voorbeeld van. Voor 19 wijken in Rotterdam – waaronder ook Nieuw-Crooswijk – zijn met de corporaties en deelgemeenten gebiedsafspraken gemaakt.

Bouwen binnen de bestaande stad betekent concreet dat Rotterdam streeft naar 56.000 woningen op binnenstedelijke locaties. Om meer midden- en hoge inkomens naar de stad te trekken en hen te binden, worden sterke wijken als Kralingen en Hillegersberg uitgebreid. In de zwakkere wijken staat de herstructurering en aanpak van de bestaande woningvoorraad centraal.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet de sloop van de bestaande (woon)bebouwing aan de Crooswijkseweg, Tamboerstraat, Boezemstraat en Pijperstraat. De bestaande bebouwing wordt vervangen door nieuwe woonbebouwing in de vorm van verschillende grootte appartementen, waardoor meer differentiatie in woningtypologieën ontstaat. De begane grond wordt aangewend voor de realisatie van twee nieuwe supermarkten, teneinde het voorzieningenaanbod in Crooswijk op peil te houden.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

De woonvisie is vastgesteld op 15 december 2016 door de Rotterdamse gemeenteraad. De Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld.

Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:

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

Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:

- een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad;
- ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden; en

- energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.

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

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

Nota Detailhandel 2017

De Nota Detailhandel 2017 is vastgesteld op 22 en 29 juni 2017 door de Rotterdamse gemeenteraad. De Nota Detailhandel uit 2013 is in 2017 geactualiseerd. De nota bestaat uit een algemeen deel dat de stedelijke ambities ten aanzien van dit onderwerp bevat en 13 separate gebiedsgerichte uitwerkingen, die het detailhandelsbeleid per gebied beschrijven. De visie op het plangebied wordt beschreven in de Gebiedskoers Detailhandel 2017 – 2020 Kralingen – Crooswijk.

Keuze voor concentratie en toekomstbestendigheid
Rotterdam maakt ten aanzien van detailhandel de beleidskeuze voor toekomstbestendige winkelgebieden en multifunctionele stedelijke milieus. De kwaliteit van winkelcentra en haar aanbod staat daarbij centraal boven de kwantiteit. Uitgangspunt is dat winkelgebieden nu en in de toekomst een duidelijke functie hebben in de stedelijke structuur. Het is daarbij essentieel dat optimaal wordt ingespeeld op het profiel en bezoekdoel van de consument, in een compact, compleet en comfortabel gebied. Ingezet wordt daarom op toekomstbestendige en geconcentreerde winkelgebieden die kunnen beantwoorden aan de consumentenvraag.

Spelregels
De gemeente zal bij nieuwbouwinitiatieven de afweging maken of de toename van vierkante meters detailhandel leidt tot kwaliteitsverbetering. Rotterdam wil daarmee vernieuwing en modernisering op de juiste plekken stimuleren. Door te kiezen voor een heldere en toekomstbestendige detailhandelsstructuur is het mogelijk om nieuwe initiatieven op de beste plekken in de bestaande structuur te laten landen. Dynamiek en vernieuwing zal in eerste instantie een plek moeten kunnen krijgen in de winkelconcentratiegebieden zoals in de gebiedskoersen zijn vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is de dynamiek in de detailhandel alleen te faciliteren als deze nieuwe ontwikkelingen landen in of grenzen aan de bestaande winkelgebieden en themacentra (PDV-GDV-concentraties).

Vestiging van supermarkten
In het bijzonder is vestiging van supermarkten buiten de bestaande winkelgebieden ongewenst in het stedelijk detailhandelsbeleid. Door de belangrijke rol als trekker van consumenten voor boodschappencentra is vestiging van supermarkten in of nabij winkelcentra een belangrijk uitgangspunt. Het creëren en behouden van een compleet en aantrekkelijk pakket dagelijkse voorzieningen in de woonomgeving is uitgangspunt in het beleid, omdat daarmee aantrekkelijke en op de behoefte van de consument toegespitste winkelgebieden behouden kunnen blijven.

De realisatie van twee supermarkten grenzend aan het bestaande winkellint Crooswijkseweg past binnen de keuzes die gemaakt zijn in de Nota Detailhandel. Hierdoor wordt het winkellint gecompleteerd en toekomstbestendiger.

Gebiedskoers Detailhandel 2017-2020 Kralingen-Crooswijk en vervolgkoers

Als onderdeel van de Nota Detailhandel 2017 is voor onder andere Kralingen-Crooswijk een gebiedskoers opgesteld. De Gebiedskoers Detailhandel Kralingen-Crooswijk 2021-2024 is momenteel in voorbereiding en zal naar verwachting eind 2021 worden vastgesteld.

De Crooswijkseweg is een basis-boodschappenconcentratie in de wijk Crooswijk. De winkels liggen grofweg tussen de Goudse Rijweg in het zuiden en de Hendrikstraat in het noorden. Het gebied functioneert al lange tijd benedenmaats als boodschappencentrum. Het aanbod sluit onvoldoende aan op de wensen van de consument, door het ontbreken van een supermarkt met een moderne maat en schaal. Om een toekomst te hebben als winkelgebied, dienen de ruimtelijke basiskwaliteiten op orde te zijn, maar dat is in zijn algemeenheid op de Crooswijkseweg nog onvoldoende het geval.

De positie van de Crooswijkseweg staat onder druk. Met nieuwe woningbouwontwikkelingen in de omgeving ontstaan echter wel kansen ten aanzien van koopkracht en economisch functioneren. Hoewel de ruimtelijke mogelijkheden voor (her)ontwikkeling op de Crooswijkseweg beperkt lijken, is kwalitatieve versterking van de Crooswijkseweg gewenst.

In Crooswijk is Nieuw-Crooswijk al grotendeels ontwikkeld, waardoor mensen in het primaire verzorgingsgebied zijn komen te wonen. Naast de ontwikkeling van Nieuw-Crooswijk wordt ook grootschalige nieuwbouw voorbereid in de nieuwe wijk Nieuw-Kralingen. Met deze nieuwe ontwikkelingen worden veel nieuwe bewoners aangetrokken, met een behoefte aan een modern winkelaanbod inclusief supermarktaanbod met een moderne schaal en kwaliteitsniveau. Dit brengt kansen voor extra koopkrachtbinding met zich mee, wanneer in de winkelconcentratie voldoende wordt beantwoord aan de vraag van de consument. Een aantrekkelijke, geconcentreerde, goed gebrancheerde en goed bereikbare winkelconcentratie waar de basiskwaliteiten op orde zijn, kan daarvoor zorgen. Tot slot is er ook een marktconsultatie voor het Schuttersveld gestart, aan de andere zijde van de Crooswijkse weg, op de locatie van de huidige sporthal. De gemeente zet daar in op de realisatie van woningen in combinatie met een gezondheidscentrum en maatschappelijke voorzieningen. Zo wordt eraan gewerkt om van de Crooswijkseweg een bovenwijks winkel- activiteitenzone te maken.

Door de lengte van Crooswijkseweg en de ruimtelijke indeling (schaal) van de panden is vestiging van een moderne supermarkt tot nog toe niet mogelijk gebleken binnen de bestaande stuctuur. Daardoor ontbreekt het deze concentratie aan een duidelijke trekker voor consumenten, met als consequentie dat koopkracht weglekt en de investeringen uitblijven.
Vanuit ruimtelijk en financieel/economisch oogpunt ontbreekt perspectief voor opschaling van het winkelgebied aan de Crooswijkseweg met een modern supermarktaanbod

Wanneer binnen bestaande winkelgebieden onvoldoende mogelijkheden zijn om te komen tot een modern en toekomstbestendig winkelgebied, is het vanuit het stedelijk beleid mogelijk om te kiezen voor realisatie van een nieuwe vestiging in de directe omgeving. Daarmee ontstaat een modern en toekomstbestendig cluster, waarmee kan worden beantwoord aan de geldende consumentenvraag. Na verschillende studies in de afgelopen jaren is aansluitend aan het winkel- en activiteitengebied gebied de Tamboerlocatie (eveneens aan de Crooswijkseweg, maar verder naar het noorden) als mogelijke locatievoor twee moderne supermarkten naar voren gekomen. Hoewel het niet direct aansluit op het bestaande winkelcluster, is het onderdeel van de winkel- en activiteitenzone langs de Crooswijkseweg, en bedient het wel hetzelfde marktgebied.

Gedeeld toekomstbeeld 'Van winkelgebieden naar vitale kerngebieden 2021-2030'

Taskforce Retail Rotterdam heeft een gezamenlijke missie om winkelgebieden weer bruisend te maken. De Taskforce Retail heeft de werkzaamheden afgerond met de presentatie van Gedeeld toekomstbeeld 'van winkelgebieden naar vitale kerngebieden 2021-2030'. Onder regie van de taskforce zijn alle partners het eens geworden over gezamenlijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Rotterdamse winkelstraten.

In 2030 zijn de meest levensvatbare en toekomstbestendige plekken doorontwikkeld naar wijkcentra en buurthubs met een passende mix aan functies afgestemd op de behoefte van de direct omwonenden. Uitgangspunt hierbij is de ontwikkeling van de wijk of buurt en de behoeften van haar inwoners. In veel gebieden

wordt het aandeel winkels kleiner en het gebied compacter. De centra waar retail sterk tanende is en niet levensvatbaar, worden getransformeerd.

Wijkcentra zijn voorzieningenclusters met een verzorgingsfunctie op wijk- of stadsdeelniveau. Met een compleet aanbod aan dagelijks aanbod (minimaal twee supermarkten) en een breed aanbod aan winkels in vaak benodigde niet-dagelijkse artikelen, een mix van ondersteunende horeca, dienstverlening en sociaal-maatschappelijke functies. Deze centra hebben duidelijke sociale meerwaarde. Veel van deze centra bestaan nu al uit een mix van functies. Zij kunnen in de toekomst hun positie vasthouden wegens hun maatschappelijke meerwaarde.

Buurthubs zijn kleinschalige voorzieningenclusters met een verzorgingsfunctie op buurtniveau. Met een mix van boodschappenaanbod (minimaal een of twee supermarkten en focus op dagelijks segment), fast-service horeca en kleinschalige daghoreca (met sociale functie), dienstverlening en sociaalmaatschappelijke functies. Buurthubs hebben duidelijke sociale meerwaarde. In buurthubs zijn winkels vaak al ondergeschikt aan andere functies. Deze plekken kunnen nog meer anticiperen op lokale wijkbehoefte en zo hun maatschappelijke meerwaarde en relevantie vergroten.

De Crooswijkseweg fungeert als wijkcentrum zal – mede gezien de ontwikkeling van Nieuw Kralingen – met de komst van twee nieuwe supermarkten en de activiteitenzone Schuttersveld zijn positie versterken.

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017 – 2030+ (februari 2017) en Rotterdamse Mobiliteit Aanpak (februari 2020)

De Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017 – 2030+ geeft richting aan de wijze waarop de Rotterdamse mobiliteit zich op de lange termijn ontwikkelt (2030+) en welke keuzen we maken. Vanuit de Rotterdamse Mobiliteitsagenda een drietal vertrekpunten voor het Stedelijk Verkeersplan:

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

Rotterdam ontwikkelt zich en groeit. De Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA) is een aanpak om te werken aan een betere bereikbaarheid van de groeiende stad. De RMA is een uitwerking van bestaand beleid voor mobiliteit zoals geformuleerd in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) en de OV-visie 2040. Daarnaast geeft de RMA invulling aan diverse kernopgaven van de Rotterdamse Omgevingsvisie.

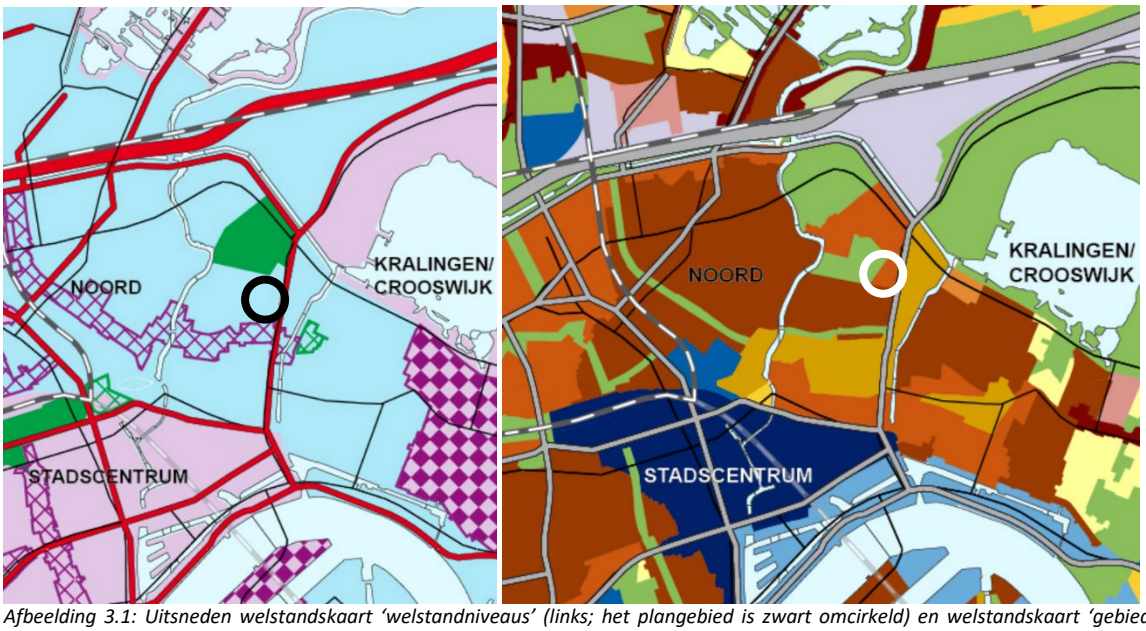
De voorgenomen ontwikkeling verandert de bestaande wegen niet.

Welstandsnota Rotterdam

Het welstandsbeleid is op 11 oktober 2012 door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Welstandsnota Rotterdam'. Op de kaart Welstandsniveaus behorende bij deze nota is aangegeven welk welstandsregime van toepassing is: vrij, regulier of bijzonder. De als bijzonder aangemerkte gebieden en structuren zijn van bijzonder belang voor de stad Rotterdam. Deze gebieden worden in de Welstandsnota apart beschreven en er is een uitgebreider welstandsbeleid op van toepassing. Dan zijn er de gebieden waar geen welstandstoets zal plaatsvinden: de welstandvrije gebieden. Voor de overige gebieden geldt het welstandsniveau regulier.

Naast de welstandskaart met de verschillende niveaus, zijn in een afzonderlijke kaart de verschillende gebiedstypen aangegeven. Elk gebiedstype heeft eigen karakteristieken en kenmerken. Hierdoor zijn er per gebiedstype verschillende welstandsregels (aanvullende gebiedscriteria) van toepassing.

Uit afbeelding 3.1 valt op te maken dat het plangebied op de welstandskaart 'welstandniveaus' binnen het welstandsregime 'regulier' valt (lichtblauw). In de gebiedstypenkaart is het plangebied aangeduid als 'planmatige stedelijke uitbreiding'. Gelet op het voorgaande wordt het voorliggende bouwplan bij de aanvraag van de omgevingsvergunning getoetst aan de (reguliere) welstandscriteria voor het gebiedstype 'planmatige stedelijke uitbreiding'.



Afbeelding 3.1: Uitsneden welstandskaart 'welstandniveaus' (links; het plangebied is zwart omcirkeld) en welstandskaart 'gebiedstypen' (rechts; het plangebied is wit omcirkeld).

Argumentatie en conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De Crooswijksweg heeft in de afgelopen jaren weliswaar een positieve ontwikkeling doorgemaakt, maar blijkt uit recent onderzoek matig te scoren in aantrekkingskracht. Dit is onder andere het gevolg van het ontbreken van de grote supermarktketens.

In de gemeentelijke gebiedskoers 2017-2020 (uitwerking van de beleidsnota) werd al aangegeven dat op de Crooswijkseweg de ontwikkeling van een moderne supermarkt niet mogelijk is. De maatvoering van de panden tussen de bestaande winkels is te beperkt voor het ruimtelijk inpassen van een moderne grote supermarkt.

In 2017 werd gesteld dat de Tamboerlocatie (nog) buiten de loopstromen van de Crooswijkseweg lag. Maar deze situatie verandert binnenkort omdat aan de noordzijde van de straat het Schuttersveld wordt ontwikkeld. Op de huidige zwembadlocatie worden diverse maatschappelijke voorzieningen ontwikkeld, waarvan het bezoek goed te combineren is met het winkelen aan de Crooswijkseweg.

Bovendien speelt er ook nog een groter belang dan de versterking van het winkelaanbod. Binnen de gebiedsontwikkeling van Oud Crooswijk (Plan van Aanpak 2017-2020 en Programma Oud Crooswijk 2021-2030 heeft de Tamboerlocatie prioriteit gekregen. Hier ligt een kans om zowel een gedeelte van de woningvoorraad te renoveren als vernieuwing toe te voegen, waardoor andere inkomensgroepen naar Oud Crooswijk worden getrokken. Belangrijk onderdeel van de Tamboerlocatie is het leveren van een bijdrage aan het versterken van de wijk en het kwetsbare winkelgebied aan de Crooswijkseweg door de realisatie van twee complementaire supermarkten (fullservice en discount). Hiermee wordt voorzien in een consumentenbehoefte aan moderne supermarkten, waar op de Crooswijkseweg zelf fysiek onvoldoende ruimte is. Aansluitend wordt ook de buitenruimte vernieuwd. Het primaire verzorgingsgebied van dit winkelgebied vanuit de functie voor de dagelijkse boodschappen bestaat uit Nieuw Crooswijk, Oud Crooswijk en het noordelijk deel van Rubroek. In 2021 start ook de realisatie van de wijk Nieuw-Kralingen met 800 woningen in het hogere segment, waar geen winkels zijn voorzien.

De winkelruimten krijgen hun entree aan de Crooswijkseweg. Onder de winkels komt een parkeergarage die op eigen terrein voorziet in de parkeereis. Tevens komt er een inpandige laad-en losvoorziening. Boven de winkelruimte komen woningen. In de directe omgeving van winkelgebied Crooswijkseweg is aan de Linker Rottekade een Aldi gevestigd. Deze locatie is in stedelijk beleid niet als winkelgebied getypeerd en geldt als verspreide winkel. De gemeente wil daarom inzetten op bestemmingswijziging en zal transformatie naar wonen faciliteren. Door de ontwikkeling van een grotere winkel op een betere locatie vervalt de marktpositie op deze locatie, terwijl hier woningbouw als alternatief wenkt.

Afbeelding 3.2 Bestaande en toekomstige supermarkten en ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied

<u>Gemeentelijk beleid en uitvoeringsprogramma: concentratie en transformatie</u>
Het gemeentelijk detailhandelsbeleid heeft als ambitie een evenwichtige detailhandelsstructuur met geconcentreerde en goed op de consument aansluitende aantrekkelijke winkelgebieden. Daarmee wordt erop ingezet om toekomstbestendige winkelgebieden te versterken zodat ze aansluiten op de behoefte van consumenten in de toekomst.

In de rapportage van de Taskforce Retail, die de gemeente al voor de corona-pandemie heeft opgericht om samen met ondernemers en vastgoedpartijen een visie en aanpak te ontwikkelen, is geadviseerd om alle te behouden gebieden te versterken met consumentgerichte functies buiten de retail. Hierdoor zal de transformatie een grotere omvang krijgen dan in de afgelopen jaren. Uit Locatus-cijfers blijkt dat het aantal verkooppunten binnen vijf jaar tijd met circa 600 is gedaald, waardoor bij de omvang van de totale winkelvoorraad met 80.000 m^2 afnam.

In het collegeprogramma heeft de gemeente sinds 2018 ingezet op de transformatie van winkels in 3 pilotprogramma's. Niet alleen is het doel van 90 transformaties tot 2022 inmiddels ruim overtroffen (al 168 eind 2020) er zijn ook instrumenten ontwikkeld om transformatie te bevorderen. Er wordt nu een vervolgprogramma opgezet voor gebieden zoals de Crooswijkseweg, waarbij dit instrumentarium wordt ingezet. De gemeente gaat in gesprek met eigenaren van verspreide winkels zoals de Aldi om transformatie te bespoedigen en kansen om de woningbouwproductie te vergroten. Plannen zoals de ontwikkeling van de Tamboerlocatie geven duidelijkheid aan deze richting voor zowel investeerders als ondernemers.

Met dit bestemmingsplan worden de doelen zoals omschreven in het gemeentelijk beleid planologisch juridisch mogelijk gemaakt. Daarnaast is het gemeentelijk woonbeleid gericht op het op gang brengen van doorstroming in de woningmarkt en meer diversiteit van woningtypes in bepaalde gebieden. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Met de voorliggende ontwikkeling wordt aan deze vraag deels tegemoet gekomen. Daarnaast vindt een kwaliteitsverbetering plaats.

Door de ontwikkeling van Nieuw-Crooswijk en toekomstige ontwikkelingen in Nieuw-Kralingen is er behoefte aan een hoogwaardiger winkel- en activiteitengebied, waar ook de locatie Schuttersveld onderdeel van gaat uitmaken. Na verschillende studies in de afgelopen jaren is in de directe omgeving van de Crooswijkseweg de Tamboerlocatie als mogelijk nieuw winkelcluster naar voren gekomen. De twee supermarkten aan de Tamboerstraat geven hier invulling aan.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor dit bestemmingsplan, 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.

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuur en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen. Duurzame ontwikkeling is daarin een cruciale factor. Gestreefd wordt naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam.

4.1 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling betreft het vervangen van bestaande bebouwing door twee supermarkten en 84 woningen. Dit maakt het een rood-voor-rood ontwikkeling van vergelijkbare omvang, waarbij geen significante toename van nadelige milieugevolgen wordt verwacht. Hierdoor is het plan niet (vormvrij) m.e.r.-beoordelingplichtig. Een m.e.r.-beoordelingsbesluit hoeft opgesteld te worden.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure ‘Bedrijven en Milieuzonering’ van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Rotterdam heeft de VNG-uitgave vertaald naar haar eigen situatie. Hiervoor is de gemeente Rotterdam verdeeld in vijf gebiedstypen, te weten:

- ‘rustige woonwijk’; de woonvlekken zijn gescheiden van de werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 2;
- ‘gemengde wijk’; het gaat hier om een bepaalde mate van functiemenging. Er is geen strikte scheiding tussen woon-, werk-, winkel- en verkeersgebieden. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 3;
- ‘industriegebied I’; dit zijn gebieden met overwegend lichte en middelzware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 4;
- ‘industriegebied II’; gebieden met overwegend middelzware tot zware bedrijven. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 5;

- ‘industriegebied III’; overwegend zware bedrijven voeren binnen deze gebieden de boventoon. In deze gebiedstypering zijn activiteiten toegestaan tot en met milieucategorie 6.

Naast de gebiedstypen die bepaald worden door de mate van menging van bedrijfsactiviteiten en wonen, zijn er ook gebieden waarin géén dan wel nagenoeg geen bedrijfs- en woonfuncties voorkomen. Deze gebieden worden aangeduid als overgangsgebieden en worden gelijk gesteld met ‘gemengde wijk’. Dit houdt in dat ook hier activiteiten toegestaan zijn tot en met milieucategorie 3.

Onderzoek

Nieuw-Crooswijk is een wijk waar diverse verspreid liggende functies voorkomen en kan daarom volgens de verdeling binnen de gemeente Rotterdam aangemerkt worden als gebiedstype ‘gemengde wijk’. Op basis van de VNG-brochure is dit gelijk te stellen aan een ‘gemengd gebied’; een gebied met een matige tot sterke functiemenging of een gebied dat gelegen is nabij hoofdinfrastructuur. Het projectgebied is gelegen in een gebied met verscheidene functies, waaronder detailhandel, horeca, (kleinschalige) bedrijvigheid en wonen. Daarnaast is de Boezemstraat aan te merken als een wijkontsluitingsweg en is in de Pijperstraat een tramlijn gelegen. Kenmerkend voor het omgevingstype ‘gemengd gebied’ is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Gelet op de aanwezige functies en infrastructuur is ter plaatse van het voorliggende plangebied sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied', waardoor de richtafstand terug kan worden gebracht met één afstandsstap.

In de toekomstige situatie worden in de plint commerciële voorzieningen in de vorm van twee supermarkten gerealiseerd. Een supermarkt valt op basis van de VNG-brochure in de milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter. Gezien de ligging in een gebied met diverse functies en drukke wegen is het plangebied te typeren als ‘gemengd gebied’ waardoor de richtafstand met één afstandsstap mag worden teruggebracht tot 0 meter. In de ruimtelijke procedure leidt de realisatie van de supermarkten dan ook niet tot problemen.

Onder de supermarkten zal ook een parkeergarage gerealiseerd worden, bedoeld voor de woningen en voor de supermarkten. Op basis van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geldt voor een parkeergarage voor wat betreft het aspect geluid een richtafstand van 10 meter in geval van omgevingstype “gemengd gebied”. Omdat de bestaande en toekomstige woningen (nagenoeg) binnen de richtafstand zijn gelegen, is door Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 2 van de toelichting.

In dit onderzoek zijn drie schetsvarianten (00, 01 en 02) voor de invulling van het plan onderzocht met als doel een voorkeursvariant te bepalen. Doel van dit onderzoek is om een goede afweging te maken van de relevante milieuaspecten, waarbij specifiek het geluid als maatgevende aspect nader is onderzocht.

Uit de beoordeling blijkt dat ‘Variant 00’ en ‘Variant 02’ kansrijk zijn. Deze varianten zijn voor het milieuaspect geluid verder onderzocht en afgewogen.

Afwegingen

Beide varianten voldoen aan de richt- en grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking is de totale geluidbelasting L_{Aeq} (bewoners en supermarkt) in Variant 00 ten hoogste 56 dB(A) en Variant 02 ten hoogste 57 dB(A). Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), maar overschrijdt de grenswaarde 65 dB(A) niet.

Het akoestisch verschil tussen de twee varianten zijn de piekgeluiden:

<u>Dagperiode</u>

In Variant 00 en 02 treden in de dagperiode piekgeluiden op vanwege 10 vrachtwagens die in en uit de expeditiestraat rijden. De piekniveaus bedragen ten hoogste 79 dB(A) en 82 dB(A) vanwege respectievelijk Variant 00 en Variant 02. Dit is hoger dan de richt- en grenswaarde van 70 dB(A) uit de VNG-handreiking. Opgemerkt wordt dat deze piekniveaus ook optreden ten gevolge van andere motorvoertuigen die rijden op de Tamboerstraat en Pijperstraat. Ook rijdt op de Pijperstraat een tram waardoor piekniveaus van staal op staal optreden bij de woningen. Gezien de aard van de piekniveaus (vrachtwagens), het heersende omgevingsgeluid en het feit dat deze piekniveaus uitsluitend in de dagperiode ten hoogste 10x kunnen optreden, kan worden

gesteld dat er geen strijdigheid is met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Conform het Activiteitenbesluit worden dergelijke activiteiten in de dagperiode uitgesloten van toetsing.

Avondperiode

In Variant 00 en Variant 02 zijn de piekniveaus in de avondperiode niet hoger dan de richt- en grenswaarde van 65 dB(A) uit de VNG-publicatie en het Activiteitenbesluit.

Nachtperiode

In Variant 00 treden in de nachtperiode piekgeluiden op vanwege 16 personenwagens van bewoners die in en uit de parkeergarage rijden. De piekniveaus bedragen ten hoogste 64 dB(A) bij Tamboerstraat 28 en 30. Dit is hoger dan de richt- en grenswaarde van 60 dB(A) uit de VNG-publicatie en het Activiteitenbesluit.

In Variant 02 zijn de piekniveaus in de nachtperiode niet hoger dan de richt- en grenswaarde van 60 dB(A) uit de VNG-publicatie en het Activiteitenbesluit.

Overige aspecten

Naast de parkeergarage zijn in het onderzoek van Aveco de Bondt ten aanzien van de supermarkt ook de overige relevante aspecten onderzocht. Zo zijn aan de technische installaties geluideisen gesteld waarmee wordt voldaan aan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit. Dit is afhankelijk van de locatie van de installaties. In het onderzoek (bijlage 2) is onder het kopje “Technische installaties” beschreven dat deze installaties bij voorkeur op het dak dienen te worden geplaatst in plaats van in de gevel van het gebouw en, indien nodig, worden voorzien van geluiddempende roosters of andere geluidreducerende voorzieningen. Dit is akoestisch oplosbaar door, afhankelijk van de locatie, geluideisen aan deze installaties te stellen.

Winkelwagens staan inpandig opgesteld voor gebruik in de winkel: in de kelder en op de begane grond. De klanten zullen in de ondergrondse parkeergarage parkeren en met hun karretjes inpandig naar de parkeergarage rijden. Klanten van buitenaf pakken hun kar binnen en zetten deze ook binnen weer terug, zodat gebruik van winkelwagens buiten de winkel geminimaliseerd is.

Het laden en lossen van goederen zal geschieden in de afgesloten expeditiegang achter de winkels. In de regels van het bestemmingsplan is hiervoor een aanduiding opgenomen.

Conclusie

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met als doel om een goede afweging te maken van de relevante milieuaspecten, waarbij specifiek het geluid als maatgevende aspect nader is onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat Variant 02 (expeditiestraat naast de bestaande woningen) voor het aspect geluid met name in de meest geluidgevoelige nachtperiode beter scoort dan Variant 00 (parkeergarage naast de bestaande woningen). Voor variant 02 kan worden gesteld dat er geen strijdigheid is met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten aanzien van de supermarkten en parkeergarage wordt met Variant 02 voor het aspect geluid voldaan aan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit.

Voor de overige aspecten (technische installaties, winkelwagens en laden en lossen) zullen eveneens geen belemmeringen optreden op het moment dat de supermarkten in bedrijf worden genomen.

4.3 Geluid

Beleidskader

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) 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.

Onderzoek

Wegverkeerslawaai
De ontwikkellocatie is gelegen in de onderzoekszone van de route Crooswijksestraat/Pijperstraat, de route Boezemstraat/Nieuwe Boezemstraat en de Rusthoflaan. Om deze reden is een onderzoek op grond van de Wgh noodzakelijk. Dit onderzoek is door KuiperCompagnons uitgevoerd en opgenomen als bijlage 3 van de toelichting. In het onderzoek is ook het tramverkeer en het verkeer op de nabij gelegen 30 km wegen meegenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden door het verkeer op de Crooswijksestraat/Pijperstraat. Voor deze route is de geluidbelasting op de woningen maximaal 66 dB. Op de plaatsen waar de maximale hogere waarde van 68 dB in het geval van vervangende nieuwbouw wordt niet overschreden. Uit het onderzoek blijkt dat in deze situatie sprake is van vervangende nieuwbouw en de hogere waarde kan worden vastgesteld. Ook het verkeer op de 30 km wegen veroorzaakt een geluidbelasting die boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt. De geluidbelasting is maximaal 51 dB.

Verder blijkt uit het onderzoek dat geluidreducerende maatregelen niet mogelijk zijn en dat daarom een hogere waarde moet worden vastgesteld. Omdat alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen te realiseren, dient de geluidwering van de gevels van de nieuwe woningen te worden afgestemd op de cumulatieve geluidsbelastingen vanwege het weg- en tramverkeer. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt maximaal 71 dB aan de zijde van de Pijperstraat.

Voor een deel van de nieuwe woningen moet een hogere waarde worden vastgesteld voor het (tram)verkeer op de Pijperstraat. De eerste stap daartoe is dat het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd.

Railverkeerslawaai en industrielawaai
De ontwikkellocatie is niet gelegen in de onderzoekszone van een spoorlijn of een gezoneerd industrieterrein. Daardoor is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai en industrielawaai niet aan de orde.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat sprake is van vervangende nieuwbouw en dat voor een deel van de nieuwe woningen een hogere waarde vastgesteld moet worden. Verder is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

4.4 Verkeer en parkeren

Verkeer
De bestaande verkeersstructuur rondom het plangebied wordt gevormd door de Crooswijkseweg, Tamboerstraat, Boezemstraat en de Pijperstraat. Met de voorgenomen ontwikkeling zal de bestaande verkeersstructuur niet wijzigen.

De parkeerkelder wordt in de toekomstige situatie ontsloten via de Tamboerstraat. Ook de ingang van de expeditiestraat wordt aan deze zijde gesitueerd. Na het laden en lossen zullen de vrachtwagens de expeditiestraat aan de zijde van de Pijperstraat verlaten.

Parkeren
Het parkeren voor auto en fiets moet voldoen aan de eisen beschreven in het document Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets 2022, vastgesteld in 2021 door de gemeente Rotterdam. Al het parkeren voor de woningen dient op eigen terrein en uit het zicht vanaf de openbare ruimte gesitueerd te worden. Het fietsparkeren voor de supermarkt kan worden opgelost in de openbare ruimte indien het kortparkeren betreft. Er dient ook rekening gehouden te worden dat de parkeergelegenheid voor de bezoekers van de supermarkt veilig gesitueerd wordt. Dit betekent dat oversteekbewegingen met winkelwagens tussen auto's en de supermarkt bij voorkeur voorkomen moet worden.

Voor het autoparkeren zijn in Rotterdam drie zones (A, B en C) aangewezen. De wijk Crooswijk ligt in zone B.

In onderstaande tabellen zijn aan de hand van de gemeentelijke auto- en fietsparkeernormen per functie berekend hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn.

Functie	Auto parkeernormen gemeente Rotterdam	Aantal	Parkeerbehoefte
Supermarkten	2,5 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. (parkeerzone B)	2.900 m² b.v.o.	72,5 parkeerplaatsen
appartementen (65 – 85 m²)	0,8 parkeerplaatsen per woning	67	53,6 parkeerplaatsen
appartementen (85 – 120 m²)	1,0 parkeerplaatsen per woning	17	17 parkeerplaatsen
Totaal			**143,1 parkeerplaatsen**

Tabel 4.1: Parkeerbalans auto's

Functie	Fietsparkeernormen gemeente R'dam	Aantal	% Kortparkeren	Fietsparkeerbehoefte	
				Buiten	Inpandig
Supermarkten	2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. (met een minimum van 10)	2.900 m² b.v.o.	85	71	13
appartementen (65 – 85 m²)	3 fietsparkeerplaatsen per woning	67			201
appartementen (85 – 120 m²)	3 fietsparkeerplaatsen per woning	17			51
Totaal				**71**	**265**

Tabel 4.2: Parkeerbalans fietsen

Het parkeren dient in principe op eigen terrein te worden opgelost. Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van de supermarkten en appartementen is gekozen voor een ondergrondse parkeervoorziening voor auto's. Deze parkeervoorziening wordt onder de supermarkten gesitueerd. In totaal worden in de parkeerkelder 127 parkeerplaatsen voorzien.

Op de begane grond en eerste verdieping worden fietsbergingen gerealiseerd. Er is de mogelijkheid om maximaal 10% korting op de parkeereis voor de woningen te krijgen door extra fietsparkeerplaatsen te realiseren. Voor elke twee extra fietsparkeerplaatsen mag één autoparkeerplaats in mindering worden gebracht (tot een maximum van 10% van het totaal aantal benodigde autoparkeerplaatsen). Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten). Uit tabel 4.2 blijkt dat in totaal 265 inpandige fietsparkeerplaatsen benodigd zijn, waarvan 252 voor de woningen en 13 voor de supermarkt. Er worden 371 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit geeft een overschot van 93 fietsparkeerplaatsen. Hierdoor zouden 46 autoparkeerplaatsen van de parkeerbehoefte

afgehaald kunnen worden, maar daarmee wordt de 10% ruimschoots overschreden. Het in mindering te brengen autoparkeerplaatsen bedraagt daarom 7, wat neerkomt op 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen voor de woningen.

Daarnaast kan ook een korting toegepast worden op het aantal parkeerplaatsen voor woningen wanneer een ontwikkeling nabij openbaar vervoer is gelegen. In dit geval is sprake van twee tramhaltes op minder dan 400 m afstand (hemelsbreed gezien). Binnen zone B geldt daarom een korting van 20%. In absolute aantallen mogen daarom 14 autoparkeerplaatsen in mindering worden gebracht.

De totale behoefte naar autoparkeerplaatsen zonder korting bedraagt 143. Met een reductie van 21 (7 + 14) parkeerplaatsen is de nieuwe parkeerbehoefte 122 parkeerplaatsen. In de parkeerkelder worden 127 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is dus een overschot van 5 autoparkeerplaatsen.

Verkeersgeneratie
In de Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets zijn geen normen voor wat betreft de verkeersgeneratie opgenomen. Om die reden wordt teruggevallen op de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' uit 2018. In tabel 4.3 is de verkeersgeneratie voor de voorgenomen ontwikkeling weergegeven. Deze cijfers gaan echter niet uit van de toegepaste reductie op parkeerplaatsen. De totale verkeersgeneratie is dan ook een worst-case benadering, en zal in de praktijk lager uitvallen.

Functie	CROW-normen verkeersgeneratie	Aantal	Verkeersgeneratie
Supermarkt (fullservice)	77,8 mvt/etmaal per 100 m² b.v.o.	2.900 m² b.v.o.	2.256,2
appartementen (65 – 85 m²)	4,1 mvt/etmaal per woning	67	274,7
appartementen (85 – 120 m²)	5,8 mvt/etmaal per woning	17	98,6
Totaal			**2.629,5**

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie

De voorgenomen ontwikkeling levert maximaal een verkeersgeneratie van afgerond 2.630 motorvoertuigen per etmaal op. Omdat het verkeer zich vrij snel zal spreiden over verschillende ontsluitingswegen wordt aangenomen dat dit niet tot belemmeringen zal leiden. Bovendien waren in het plangebied al woningen en een aantal voorzieningen aanwezig, waardoor de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige situatie maar beperkt zal toenemen.

4.5 Luchtkwaliteit

Beleidskader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). 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 in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) bedraagt 25 µg/m³.

Sinds het NSL van kracht is zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2 en $PM_{2,5}$ 1 januari 2015. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011

Naast het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10}

jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

Onderzoek

De toevoeging van 84 woningen en 2.900 m^2 aan commerciële voorzieningen is een ontwikkeling die niet zonder is aan te merken als een ontwikkeling die past binnen de term 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Om deze reden is onderzoek noodzakelijk naar het effect op de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen. Voor dit onderzoek is de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe bedrijvigheid relevant.
In paragraaf 2.4 is reeds de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling bepaald. De totale ontwikkeling leidt tot maximaal 2.630 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. Hierbij is uitgegaan van een percentage van 1,0% vrachtverkeer.

Met behulp van de NIBM-rekentool kan op een snelle en eenvoudige manier bepaald worden of er sprak is van een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Aangenomen is dat ten opzichte van de huidige situatie de verkeersgeneratie met maximaal 50% toeneemt. Er is dus sprake van maximaal 1.315 extra motorvoertuigbewegingen. Uit de NIBM-rekentool (afbeelding 4.1) blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet tot belemmeringen leidt.

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

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1315
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,92**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,21**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 4.1: NIBM-berekening

Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO_2 en PM_{10} niet hoger is dan 1,2 µg/m^3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Uit de berekening van de NIBM-tool blijkt dat het plan als 'NIBM' dient te worden aangemerkt. Nader onderzoek is niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)
Voor de volledigheid zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het plangebied. Met de NSL-monitoringstool zijn langs de dichtbijgelegen rekenpunten de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. In afbeelding 4.2 zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2018 ter hoogte van de planlocatie.

Rekenpunten Verberg +

Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
15971236	29.0	22.1	10.2	13.9	2018
15971252	34.4	23.3	12.3	14.4	2018
15971213	28.7	22.1	10.2	13.9	2018
15971234	34.0	23.3	12.1	14.4	2018
15971293	34.3	23.3	12.3	14.4	2018
15971300	32.0	22.8	11.4	14.2	2018
15973782	31.1	22.7	11.1	14.1	2018

Afbeelding 4.2: Overzicht concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$, peiljaar 2018 (NSL-monitoringstool 2019).

Uit deze afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 35 µg/m^3, 24 µg/m^3 en 15 µg/m^3. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m^3 (voor NO_2 en PM_{10}) en 25 µg/m^3 (voor $PM_{2,5}$) wordt dan ook niet overschreden. Gezien bovenstaande is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.6 Externe veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Onderzoek en conclusie

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is op basis van de risicokaart onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Uit deze analyse blijkt dat er in de directe omgeving van het plangebied geen risicobronnen zijn gesitueerd.

4.7 Bodemgeschiktheid

Beleidskader

Wet bodembescherming
Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is in een eerder stadium (oktober 2015) door PJ Milieu BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 4 bij de toelichting is gevoegd. Destijds is gebleken dat nader onderzoek benodigd is in verband met aangetroffen verontreinigingen. Bovendien is vanwege de aanwezige bebouwing nog niet het volledige plangebied onderzocht. Dit onderzoek zal na de sloop van de bebouwing worden uitgevoerd.

Conclusie

Het aspect bodem levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling. Na de sloop van de bebouwing zal aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Eventueel zullen de nodige maatregelen worden getroffen, waarna de planlocatie geschikt zal zijn voor de beoogde functie.

4.8 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 plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert. De gemeente Rotterdam, als rioleringsbeheerder ook aan te merken als waterbeheerder, werkt samen met de betrokken waterbeheerder(s) inzake de invulling van de waterparagraaf.

Beleidskader

Nationaal Waterplan
Het 2e Nationaal Waterplan (NWP2) beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Waterwet
De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

Nationaal Bestuursakkoord Water
In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in de wetgeving en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Kaderrichtlijn water
De Kaderrichtlijn Water is opgesteld om de waterkwaliteit in Europa te verbeteren. De richtlijn is sinds 2000 van kracht. In de richtlijn staan afspraken die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk in 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon en gezond is.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)
In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouder van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Provinciaal Waterplan 2016 - 2021
Op 29 juni 2016 is het Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016-2021 in werking getreden. Het Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 van het college van Gedeputeerde Staten schetst de ambitie om beleid zo veel mogelijk integraal vorm te geven en te anticiperen op de visie die ten grondslag ligt aan de Omgevingswet. Specifiek voor het regionale waterbeleid is hieraan voldaan met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water. Dit maakt een volledig nieuw regionaal waterplan overbodig.

Waterbeheerplan 2016-2021
De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). In het Waterbeheerplan 2016-2021 is het beleid voor alle taken van het HHSK opgenomen.

Gestreefd wordt naar een doelmatig en duurzaam waterbeheer. Hierbij staat het hoogheemraadschap in directe verbinding met de omgeving. HHSK speelt proactief in op ruimtelijke ontwikkelingen (adviseren, kansen benutten, randvoorwaarden stellen). Samenwerking met partijen binnen en buiten het gebied is belangrijk. In de taakuitoefening houdt het HHSK rekening met landschappelijke waarden, natuur, cultuurhistorie en (recreatief) medegebruik, voor zover dat niet ten koste gaat van een doelmatige behartiging van de waterschapstaken.

Stedelijke waterplannen zijn een belangrijk instrument om de samenwerking en afstemming met gemeenten te bevorderen en gezamenlijk tot een uitgebalanceerde aanpak te komen, dit overigens met behoud van de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden. De prioriteit binnen het stedelijke gebied ligt voor het HHSK, naast de rioleringsinspanningen van de gemeenten, bij de maatregelen om te voldoen aan de KRW en het NBW. Daarnaast wil het HHSK in de waterplannen meer aandacht besteden aan het operationele beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals baggerwerk in stedelijk gebied. Zowel voor de waterkwaliteit (schoon en aantrekkelijk water) als voor waterkwantiteit (wateraanvoer en -afvoer; het voorkomen van wateroverlast) is het belangrijk dat dit goed wordt geregeld.

Keur en Legger
Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterkeringen vallen onder de regels van de 'Keur van Schieland en de Krimpenerwaard'. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

De Legger van het Hoogheemraadschap is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de Legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Onderzoek

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Oppervlaktewatersysteem
In het voorliggende plangebied zijn in de huidige situatie geen watergangen aanwezig. Daarnaast is het plangebied geheel verhard. De hoogte van het maaiveld bedraagt ongeveer NAP -1,3 meter.

Wateroverlast
Indien bij een ontwikkeling een toename aan verhard oppervlak van meer dan 500 m^2 optreedt, dient watercompensatie plaats te vinden. Het voorliggende plangebied is in de huidige situatie geheel verhard. Ook in de toekomstige situatie is volledige verharding van het plangebied voorzien. De toename aan verhard oppervlak als gevolg van de voorliggende ontwikkeling bedraagt met zekerheid minder dan 500 m^2.

Veiligheid
In en in de directe nabijheid van het voorliggende plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig. Derhalve gelden er vanuit de waterveiligheid geen belemmering voor het beoogde bouwplan.

Bodemdaling
Ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling zal het (grond)waterpeil niet worden aangepast. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

Grondwateroverlast
Het grondwater zit (vrij) ondiep. Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat. Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling mag de grondwaterstand (bij de realisatie) niet fluctueren.

Waterkwaliteit
De waterkwaliteit van het afstromend hemelwater van het plangebied zal in beperkte mate van invloed zijn op de oppervlaktewaterkwaliteit. Op het plangebied vinden geen activiteiten plaats die schadelijk kunnen zijn voor de oppervlaktewaterkwaliteit en het afstromend water van schone dakverhardingen zal naar verwachting een positief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit hebben.

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Riolering
Het is niet wenselijk om schoon regenwater te lozen op het gemengde rioolstelsel. Het is gemeentelijk beleid om in nieuwe c.q. herstructureringswijken afvalwater en regenwater gescheiden in te zamelen. De waterkwaliteit en

daarmee de belevingswaarde van het water in de wijk verbetert (mede) hierdoor. De woningen zullen dan ook worden gerealiseerd met een intern gescheiden rioolstelsel. Daar waar het stratenplan wijzigt, zal ook een verbeterd gescheiden rioolstelsel worden aangelegd om te voorkomen dat het schone regenwater op het gemengde rioolstelsel wordt geloosd. Ter plaatse van het plangebied is sprake van een gescheiden rioolsysteem.

Beheer en onderhoud
Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente Rotterdam. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.9 Archeologie

Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek 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.

Onderzoek

In het vigerende bestemmingsplan "Nieuw Crooswijk II" kent het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 4'. Uit de vigerende regeling blijkt dat voor bodemingrepen een vrijstellingsgrens voor bodemingrepen met een diepte van 0,3 m -NAP en een omvang van 200 m^2 geldt.

Het plangebied is momenteel vrijwel volledig bebouwd; de diepte van de huidige verstoring is niet bekend. Uitgaande van de omvang van het plangebied en het feit dat een parkeergarage wordt gerealiseerd die dieper zal reiken dan 0,3 m -NAP is het project onderzoeksplichtig.

De afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR) heeft de noodzaak van het uitvoeren van een archeologisch (voor)onderzoek beoordeeld. Op basis van de archeologische verwachtingswaarde van het gebied en de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden, acht de gemeente Rotterdam een archeologisch vooronderzoek op de planlocatie noodzakelijk. Het vooronderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen (verkennende fase). Dit onderzoek is door Vestigia uitgevoerd, en opgenomen als bijlage 5.

Uit het onderzoek blijkt dat binnen het plangebied een lage archeologische verwachting geldt. Het Laagpakket van Duinkerke is sterk verstoord geraakt door bouwwerkzaamheden in het verleden, waarbij in veel gevallen ook de top van het Hollandveen verstoord is geraakt. In de intact gebleven sedimenten zijn geen kenmerken van

bodemvorming, begraven bodems of laklagen aangetroffen. De archeologische verwachting voor het plangebied kan daarom worden bijgesteld naar laag.

Conclusie

Op basis van het archeologisch onderzoek kan de archeologische verwachtingswaarde binnen het plangebied worden bijgesteld naar laag. Dit betekent dat de planlocatie geschikt zal zijn voor de beoogde functie. In verband met de bescherming van de diepere ondergrond blijft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' gehandhaafd.

4.10 Cultuurhistorie

Beleidskader

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is de Monumentenwet 1988. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Dit verdrag is in de Wet op de archeologische monumentenzorg verankerd, die officieel in werking is getreden op 1 september 2007, onder meer als wijziging op de Monumentenwet 1988. In het kader van het project 'modernisering monumentenzorg' (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste: gemeenten dienen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Met de parapluherziening 'Cultuurhistorie Crooswijk' (vastgesteld op 11 november 2021) is hier door de gemeente invulling aan gegeven voor voorliggend plangebied.

Onderzoek en conclusie

In het plangebied zelf zijn geen rijks-, of gemeentelijke monumenten of anderszins beeldbepalende panden aanwezig. In de Tamboerstraat zijn een aantal panden in de parapluherziening 'Cultuurhistorie Crooswijk' mede bestemd voor het behoud van de aan het gebied eigen zijnde cultuurhistorische waarden. Voorliggend bestemmingsplan vormt geen belemmering op de cultuurhistorische waarden van die woningen.

Daarnaast was tot 1977 de rooms-katholieke St. Barbarakerk op de hoek Crooswijkseweg – Pijperstraat gesitueerd. Deze kerk is als gevolg van afnemend kerkbezoek en een gebrek aan onderhoud in 1977 gesloopt. De voormalige pastorie is wel behouden, maar heeft geen noemenswaardige cultuurhistorische waarde. Het voorliggende plangebied is evenmin aangewezen als Beschermd Stadsgezicht.

Gelet op het voorgaande zijn er in het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aangetroffen. Het aspect 'cultuurhistorie' leidt derhalve niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

4.11 Flora en fauna

Beleidskader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen). Met de Wnb zijn de verantwoordelijkheden voor het beleidsveld natuur overgedragen van het Rijk aan provinciale staten en gedeputeerde staten. De provincies hebben daarom via een verordening aanvullende regels vastgelegd voor de onderdelen faunabeleid, houtopstanden, tegemoetkoming faunaschade, soortenbeleid en Natura 2000. Tevens worden diverse vrijstellingen verleend in deze verordening. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland regelgeving omtrent natuur vastgelegd in haar Verordening Ruimte, onder meer ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortenbescherming
In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten:
1. het beschermingsregime Vogelrichtlijn;
2. het beschermingsregime Habitatrichtlijn.

3. het beschermingsregime Andere Soorten.

De provincies kunnen voor beschermingsregime Andere Soorten een algemene ontheffing verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen door de Nbw beschermde natuurgebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strenge) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Onderzoek

Soortenbescherming

De ontwikkeling voorziet in de sloop van de bestaande bebouwing. Een quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming is daarom benodigd. In juli 2019 is er een rapport opgeleverd door het ecologisch adviesbureau Stadsontwikkeling Milieuadvies. De gemeente Rotterdam heeft dit rapport beoordeeld. Dit rapport is opgenomen als bijlage 6. In het rapport staat aangegeven dat de volgende soorten zijn aangetroffen of worden verwacht:

- Gebouw bewonende vleermuizen: De te slopen gebouwen bevatten holtes en kieren die potentieel geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. (soorten habitatrichtlijn volgens artikel 3.5 Wnb)
- Huismus en Gierzwaluw: Er zijn potentiële nestlocaties voor huismus en gierzwaluw aanwezig binnen het plangebied (soorten vogelrichtlijn volgens artikel 3.1 Wnb).
- Boomkruiper: Er zijn potentiële nestlocaties voor boomkruiper aangetroffen in de bomen binnen het plangebied (soort vogelrichtlijn artikel 3.1 Wnb cat. 5)
- Algemene broedvogels: Het projectgebied is geschikt als habitat voor algemene broedvogels.

Op basis van deze conclusie is in september 2020 door Habitus een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek, en de daarop volgende adviesnotitie van de gemeente Rotterdam is als bijlage 7 opgenomen.

Uit het onderzoek en het advies blijkt dat binnen het projectgebied twee paarverblijven van de gewone dwergvleermuis aanwezig zijn. Verder is langs de bomenrijen in de Tamboerstraat en de Boezemstraat een essentiële vliegroute aanwezig van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Tot slot zijn ten noorden van het projectgebied, aan de overkant van de Tamboerstraat, ook twee paarverblijven van de gewone en ruige dwergvleermuis aanwezig die binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden liggen. Vleermuizen en hun verblijven en essentiële vliegroutes zijn strikt beschermd onder de Wet natuurbescherming (Wnb) en mogen niet verstoord of vernield worden. De sloop van de bebouwing, de kap van bomen en overige negatieve effecten door bijvoorbeeld het plaatsen van verlichting leiden tot vernietiging van verblijfplaatsen en vliegroutes, opzettelijke verstoring van vleermuizen en/of mogelijk doding of verwonding van vleermuizen. Voor het overtreden van deze verbodsbepalingen is een ontheffing van de Wet natuurbescherming verleend. (bijlage 8)

Gebiedsbescherming

Door KuiperCompagnons is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (bijlage 9). In dit onderzoek is de gebruiksfase beoordeeld of sprake is van een waarneembare stikstofdepositie ter plaatse van de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. De uitkomsten van dit onderzoek zijn hieronder in het kort beschreven.

Het Natura 2000-gebied dat het dichtstbij het plangebied ligt, is de 'Oude Maas', gelegen op ongeveer 10 kilometer van het plangebied. Omdat binnen dit Natura 2000-gebied geen stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn, is dit Natura 2000-gebied verder niet beschouwd. Het meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Sonneveld & Kapittelduinen' en 'Krammer-Volkerak' op een afstand van ongeveer 20 km van de locatie. De planontwikkeling en de bijbehorende verkeersaantrekkende werking leidt niet tot bijvoorbeeld geluidhinder, trillinghinder, lichthinder zodat deze aspecten verder buiten beschouwing zijn gelaten.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de sloop van de bestaande bebouwing en realisatie van 2 supermarkten van in totaal 2.900 m^2 bvo en 84 woningen. De woningen worden aardgasloos en volgens de huidige duurzaamheidsnormen gerealiseerd. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

In het onderzoek is beoordeeld of de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkelingen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in de beschouwde Natura 2000-gebieden geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie. De externe werking van de Wet natuurbescherming veroorzaakt daarom geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de beschermde natuurgebieden.

Conclusie

Binnen (de invloedsfeer van) het plangebied zijn vleermuizen aangetroffen. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is verleend. Voor het overige vormt het aspect natuur geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het projectgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke. In de directe nabijheid van het projectgebied zijn geen relevante kabels of leidingen aanwezig. Ook zijn er geen beschermingszones opgenomen. Wel bevindt zich ten noordwesten van het plangebied de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”. In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken (invliegfunnel). De voorliggende ontwikkeling overschrijdt de hoogtebeperkingen ten aanzien van de luchthaven niet, waardoor het initiatief geen belemmering vormt voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.

4.13 Duurzaamheid

De gemeente Rotterdam heeft met het Programma Duurzaam actief ingezet op een schone, groene en gezonde stad. Om invulling te geven aan deze ambitie zijn diverse opgaven geformuleerd, waaronder het reduceren van de CO_2-uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, omschakelen naar duurzame energie, vergroten van duurzame investeringen en het bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling.

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

Met het onderliggende bouwplan wordt aansluiting gezocht bij de ambities van de gemeente Rotterdam op het gebied van duurzaamheid en wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van duurzaamheid. De woningen zullen daarom aardgasloos worden gerealiseerd en worden aangesloten op stadsverwarming. Andere duurzame oplossingen op het gebied van de installaties, zoals vloerverwarming, ledverlichting in de gemeenschappelijke ruimten, douche-wtw, en pv-panelen, vraaggestuurde ventilatiesystemen kunnen eventueel tot de mogelijkheden behoren. Tevens zal zoveel mogelijk worden gewerkt met natuurlijke materialen. Tot slot wordt waar mogelijk klimaatadaptieve maatregelen genomen. Zo wordt op het dak van de detailhandelsvestigingen een groene daktuin gerealiseerd.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

5.2 De opzet van de planregels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

De regels zijn in overeenstemming met de gemeentelijke standaard. Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard die worden gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Onder de bestemmingsomschrijving is aangegeven voor welke functies de gronden bestemd zijn. Voor sommige functies is een functieaanduiding opgenomen op de verbeelding.

In de bouwregels zijn de bebouwingsmogelijkheden bepaald. Voor de bebouwing zijn bouwvlakken op de verbeelding aangegeven. De bebouwing dient in principe binnen het bouwvlak gesitueerd te zijn.

Hieronder wordt kort ingegaan op de verschillende bestemmingen.

Gemengd
Binnen de bestemming “Gemengd” zijn woningen op alle verdiepingen toegestaan. Daarnaast is detailhandel op de begane grond mogelijk. Hierdoor wordt het realiseren van twee supermarkten op de begane grond mogelijk.

Geluidmaatregelen woningen
Binnen de bestemming Gemengd zijn woningen mogelijk gemaakt waarbij de voorkeurswaarden uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Voor deze woningen zijn daarom hogere waarden vastgesteld. Conform het Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder gemeente Rotterdam zijn er voorwaarden verbonden aan het verlenen van de hogere waarden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder behorende bij dit bestemmingsplan welke als bijlage is toegevoegd aan de regels. Met artikel 3.3.4 is geborgd dat gronden alleen in gebruik mogen worden genomen als woning, als wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder de hogere waarden zijn verleend.

Verkeer – Wegverkeer
De hoofdwegen in het plangebied hebben de bestemming "Verkeer - Wegverkeer" gekregen. Binnen de bestemming “Verkeer – Wegverkeer” worden onder andere voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen toegestaan.

Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel
In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels
In dit artikel is een aantal algemene regels opgenomen met betrekking tot het bouwen. Zo staan in artikel 21.1 regels met betrekking tot parkeren (zoals de parkeernorm) en bevat artikel 21.2 een bepaling omtrent de afdekking van gebouwen.

Algemene afwijkingsregels
Dit artikel is een aanvulling op de specifieke afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat met een 'reguliere omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan' kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van bouwwerken voor het openbaar nut in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels
In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen, onder meer voor het oprichten van bouwwerken voor openbaar nut.

Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

5.3 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Gelet op het voorgaande is in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer gesloten. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de sloop van de verouderede bebouwing en het terugbouwen van twee supermarkten met daarboven woningen. De nieuwe bebouwingen worden op zorgvuldige wijze ingepast in de bestaande bebouwingsstructuur. Aangenomen wordt dat er geen bezwaren bestaan tegen deze ontwikkeling. Niettemin wordt de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen (zie hoofdstuk 7).

7. PROCEDURE

7.1 Voorbereidingsfase

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader wordt het voorontwerp-bestemmingsplan voor advies toegezonden aan diverse overleginstanties.

7.2 Ontwerpfase

Na het wettelijk vooroverleg wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgen uit het vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn wordt een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook moeten de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb), of er moet worden aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Tamboerlocatie

Ontwerpbestemmingsplan

Opgesteld door:

Stadsontwikkeling
Ruimte & Wonen, Bureau Bestemmingsplannen

Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

datum: 17 mei 2022

Vastgesteld d.d.:

NL.IMRO.0599.BP2193Tamboer-ON01

Inhoudsopgave

Regels **3**

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS **4**

Artikel 1 Begrippen 4

Artikel 2 Wijze van meten 7

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS **8**

Artikel 3 Gemengd 8

Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer 10

Artikel 5 Waarde - Archeologie 4 11

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS **13**

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel 13

Artikel 7 Algemene bouwregels 14

Artikel 8 Algemene gebruiksregels 15

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels 16

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS **17**

Artikel 10 Overgangsrecht 17

Artikel 11 Slotregel 18

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

het bestemmingsplan 'Tamboerlocatie' met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2193Tamboer-ON01 van de gemeente Rotterdam.

1.2 Bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlagen.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

1.3 Aanduiding

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

1.4 Aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Archeologisch deskundige

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

1.6 Archeologisch monument

Monument als bedoeld in artikel 1 onder c. van de Monumentenwet 1988.

1.7 Bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.8 Bebouwingspercentage

een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak binnen het bouwvlak door gebouwen mag worden ingenomen.

1.9 Bedrijven

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

1.10 Bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.11 Bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

1.12 Bouwaanduidingen

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

1.13 Bouwen

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

1.14 Bouwgrens

de grens van een Bouwvlak.

1.15 Bouwlaag

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

NB: onder het "theoretisch profiel van een kap" wordt verstaan de ruimte binnen een kap met schuine zijden waarvan de hellingshoek ten minste 20 en maximaal 60 graden bedraagt.

1.16 Bouwvlak

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

1.17 Bouwwerk

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

1.18 Brutovloeroppervlakte (b.v.o.)

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

1.19 Dakterras

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

1.20 Detailhandel

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

1.21 Gebouw

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

1.22 Geluidgevoelige functies

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

NB: Delen van deze gebouwen kunnen worden uitgezonderd wanneer deze een bestemming krijgen voor een functie die niet als geluidsevoelig kan worden beschouwd.

1.23 Horeca

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

1.24 Kap

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

1.25 Maaiveld

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

1.26 Milieudeskundige

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

1.27 Peil (straat-)

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

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

1.28 Souterrain

Een gebruiksruimte in een gebouw dat zich gedeeltelijk ondergronds bevindt.

1.29 Wet geluidhinder

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

1.30 Wet ruimtelijke ordening

de Wet ruimtelijke ordening zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

1.31 Winkelvloeroppervlakte:

de voor het winkelend publiek toegankelijke verkoopruimte van een detailhandelsbedrijf, inclusief zichtbare ruimte achter toonbanken en kassa's.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 De dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 De goothoogte van een bouwwerk:

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

2.3 De inhoud van een bouwwerk:

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

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk:

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

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons liftschachten en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.

2.6 De breedte van een gebouw:

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

2.7 De afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens:

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

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. woningen op alle verdiepingen;
b. detailhandel, uitsluitend op de begane grond;

met daaraan ondergeschikt:

c. wegen en paden;
d. gemeenschappelijke ruimten;
e. berg- en (fietsen)stallingsruimten;
f. ondergrondse parkeervoorzieningen;
g. expeditiestraat ten behoeve van laden en lossen, alsmede de daarbij behorende verkeerskundige ontsluiting, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting';
h. nutsvoorzieningen;
i. groenvoorzieningen;
j. kunstwerken, zoals bruggen en viaducten;
k. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de in artikel 3.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

a. gebouwen dienen binnen het bouwvlak gebouwd te worden;
b. binnen het bouwvlak zijn maximaal 84 woningen toegestaan;
c. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan aangegeven;
d. een gebouwde expeditiestraat die constructief geheel afsluitbaar is ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' is toegestaan op de eerste bouwlaag;
e. nutsvoorzieningen, zoals gemalen, transformatorstations en dergelijke, mogen niet groter zijn dan 50 m³;

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van vlaggenmasten en lichtmasten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Oppervlaktematen

Ten aanzien van de maximum toegestane oppervlakte is het volgende bepaald:

a. het totale bruto vloeroppervlak voor detailhandel mag niet meer dan 2.900 m² bedragen, waarvan het winkelvloeroppervlak niet meer mag bedragen dan 75% van het totale bruto vloeropperlvak.

3.3.2 Laden en lossen

a. laden en lossen vindt uitsluitend plaats in de expeditiestraat, ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting';
b. de toegang tot de expeditiestraat mag uitsluitend geopend worden voor het doorlaten van voertuigen.

3.3.3 Aan huis gebonden beroep/bedrijf

Woningen mogen mede worden gebruikt voor aan huis gebonden beroep/bedrijf, mits:

a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij het bruto vloeroppervlak van de woning voor ten hoogste 30% mag worden gebruikt voor een aan huis gebonden beroep of bedrijf;
b. ten aanzien van een aan huis gebonden bedrijf sprake is van een bedrijf tot en met categorie 1 als bedoeld in de bij deze regels horende lijst van bedrijfsactiviteiten;
c. de gevels van de woning niet worden gebruikt ten behoeve van reclame-uitingen;
d. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking hebben op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
e. er geen detailhandel plaatsvindt, tenzij als ondergeschikt onderdeel van het aan huis gebonden beroep of bedrijf.

3.3.4 Realiseren woningen

Ten aanzien van het bepaalde in lid 3.1 geldt dat woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld zoals bedoeld in het besluit hogere grenswaarden behorende bij dit bestemmingsplan uitsluitend zijn toegestaan als wordt voldaan aan de in dit besluit opgenomen voorwaarden.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen – gehoord de milieudeskundige – bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.3.4 terzake van de in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder opgenomen voorwaarden, indien sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 4 Verkeer - Wegverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;
b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
d. bouwwerken voor kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
e. geluidswerende voorzieningen;
f. overhangende bouwdelen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming;

met de daarbij behorende:

g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in artikel 4.1 bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

a. in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m^3, abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m^3;
b. overhangende bouwdelen aan gebouwen als bedoeld in het artikel 4.1 onder f, niet dieper dan 1 meter uit de gevel en ten minste 4,5 meter boven maaiveld.

4.2.2 Daktuin

Het dak van de detailhandelsvestigingen op het binnenterrein mag worden gebruikt als daktuin.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 4

5.1 Bestemmingsomschrijving

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

5.2 Bouwregels

5.2.1 Rapport archeologisch deskundige

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

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 5.3.1.

5.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

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

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

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

5.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder 5.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die:

a. dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m^2 beslaan.

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

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

5.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

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

5.3.4 Vergunning

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

5.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

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

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Overschrijding van bouwgrenzen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bebouwingsgrenzen en bestemmingsgrenzen worden overhangende bouwdelen, zoals balkons en geluid-/windmaatregelen, buiten beschouwing gelaten mits de overschrijding van de bebouwingsgrenzen of de bestemmingsgrenzen niet meer dan 3 meter bedraagt.

7.2 Afdekking van gebouwen

In geval noch de regels, noch de verbeelding informatie verschaffen over de wijze van afdekking van gebouwen, mogen gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

7.3 Dakterrassen

Indien de maximum bouwhoogte van een gebouw is bereikt, geldt voor het realiseren van dakterrassen het volgende:

a. dat een balustrade gerealiseerd moet worden, met een bouwhoogte van 1,2 meter;
b. dat een gebouwde voorziening op het dak ten behoeve van de daktoegang is toegestaan met een maximum oppervlakte van 6 m^2 en een maximum bouwhoogte van 2,5 meter.

7.4 Bouwvlak

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

7.5 Geluidgevoelige functies

Bij de realisatie van Geluidgevoelige functies zoals bedoeld in de Wet geluidhinder moet, voor zover de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder worden overschreden, worden voldaan aan het besluit hogere grenswaarden dat aan dit bestemmingsplan is toegevoegd, met inbegrip van de in dat besluit opgenomen voorwaarden en maatregelen.

7.6 Maximum bebouwingspercentage

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

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Afwijken toegestane afmetingen, maten en percentages

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

9.2 Afwijking toegestane bouwhoogte techniek

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, ten behoeve van de bouw van technische voorzieningen op het dak van een gebouw, welke voorzieningen noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van een bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, schoorstenen, antennemasten, luchtverversingsapparatuur, glazenwas installatie e.d., mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 10 Overgangsrecht

10.1 Overgangsrecht bouwwerken

10.1.1 Aanwezige bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

10.1.2 Afwijking

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

10.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

10.2 Overgangsrecht gebruik

10.2.1 Bestaand gebruik

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

10.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

10.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

10.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 11 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan “Tamboerlocatie”, gemeente Rotterdam.