



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

BESTEMMINGSPLAN HAVENLOFTS NASSAUHAVEN

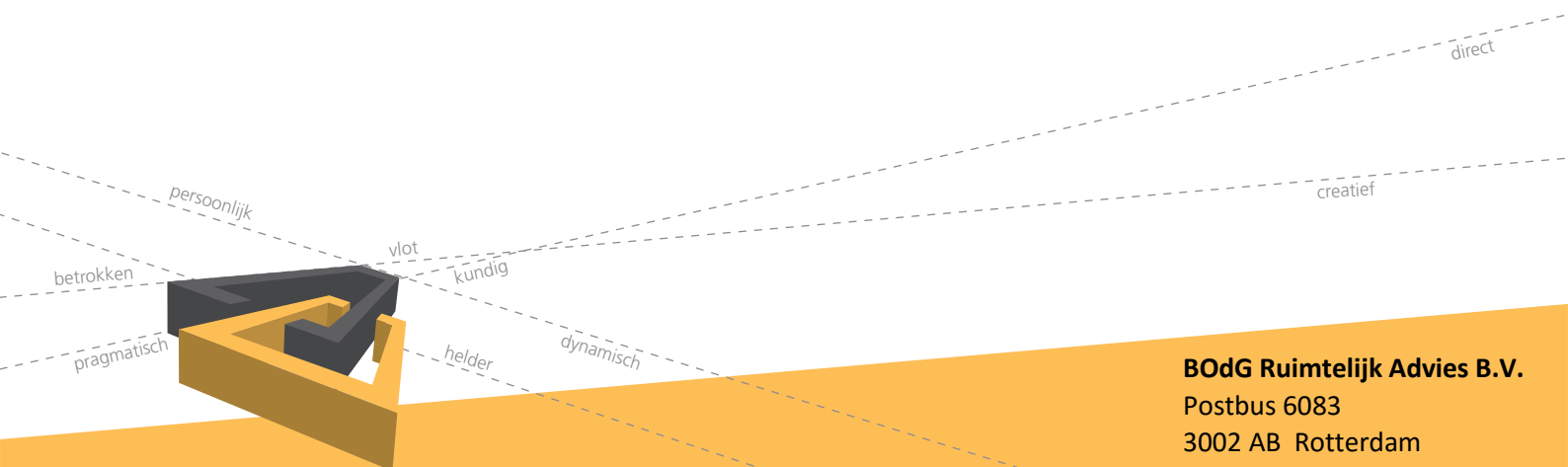
8 september 2016



BESTEMMINGSPLAN

HAVENLOFTS NASSAUHAVEN

concept ontwerp	8 juli 2015
ontwerp	14 december 2015
vaststelling	8 september 2016



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

INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Ligging en begrenzing	11
1.3 Vigerend bestemmingsplan	12
1.4 Gekozen planopzet	12
2. BELEIDSKADER.....	13
2.1 Nationaal beleid.....	13
2.2 Provinciaal beleid.....	14
2.3 Gemeentelijk beleid.....	15
3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	19
3.1 Omgeving en huidig gebruik	19
3.2 Projectbeschrijving	21
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	23
4.1 Water	23
4.2 Milieuzonering	24
4.3 Geluid.....	25
4.4 Luchtkwaliteit	26
4.5 Externe veiligheid	27
4.6 Bodem.....	29
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	30
4.8 Flora en fauna	31
4.9 Duurzaamheid en energie	32
4.10 Besluit m.e.r.....	33
5. JURIDISCHE ASPECTEN	35
5.1 Inleiding	35
5.2 De opzet van de planregels.....	35
6. UITVOERBAARHEID.....	37
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	37
6.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	37

1. INLEIDING

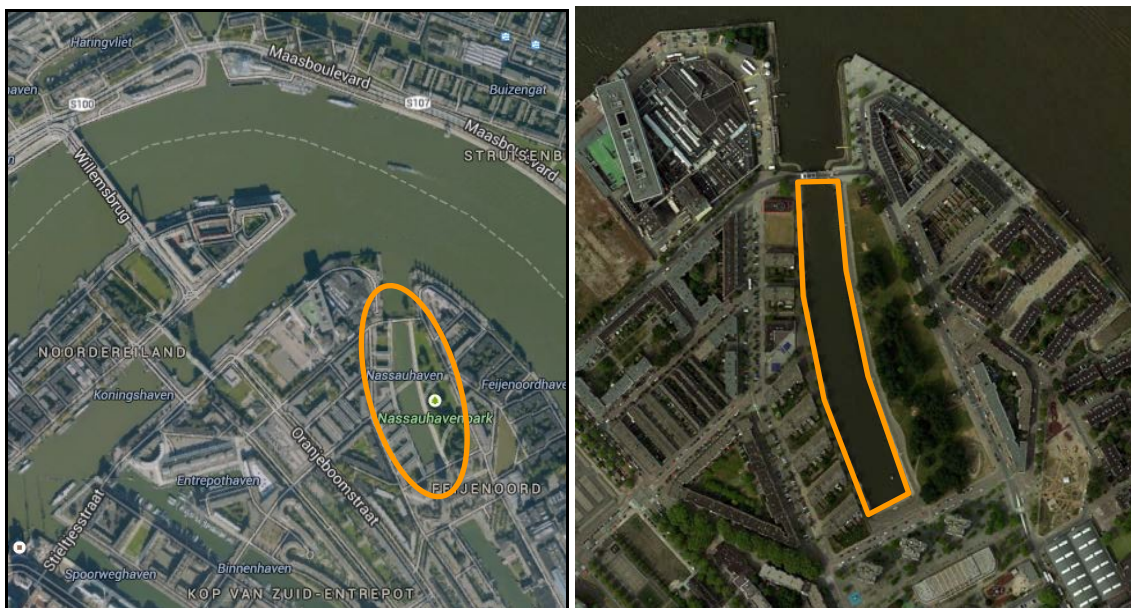
1.1 *Aanleiding*

De zogenaamde 'Kop van Feijenoord', gelegen op de linker Maasoever, betreft het gebied dat globaal wordt begrensd door het tunneltracé aan de westzijde en de Nieuwe Maas aan de oostzijde. Centraal in het gebied is een tweetal havens gelegen, de Persoonshaven en de Nassauhaven, die beide niet meer als zodanig in gebruik zijn. Van oorsprong waren hier vooral fabrieken gesitueerd, maar deze zijn in de tweede helft van de twintigste eeuw grotendeels verplaatst. De havens hebben hierdoor geen functie meer, waardoor een wat verlaten uitstraling is ontstaan. Het idee is om de haven weer bij de stedelijke omgeving te betrekken. Met de herinrichting van het aangrenzende park, toevoegen van natuurvriendelijke oever aan de westzijde én maximaal 18 drijvende loftwoningen wordt de Nassauhaven onderdeel van de stedelijke omgeving en krijgt dit bekken een nieuwe toekomst.

Daarnaast is de Nassauhaven aangewezen als stedelijke proeftuin voor drijvend bouwen (waaronder waterwonen). Hiermee doet Rotterdam ervaring op ten behoeve van een grootschaligere toepassing (op termijn). Dit is wenselijk omdat Rotterdam een deltastad is en zich verder buitendijks wil verdichten met het oog op klimaatadaptatie. Het vigerende bestemmingsplan "Feijenoord" staat de beoogde ontwikkeling niet toe (zie § 1.3), waardoor een herziening daarvan noodzakelijk is. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

De Nassauhaven is de meest oostelijke haven op de 'Kop van Feijenoord' en mondt uit in de Nieuwe Maas. De zuidzijde van de haven wordt gevormd door de Jalonstraat. Aan de westzijde bestaat de grens uit de woonbebouwing aan de weg Nassauhaven en aan de oostzijde vormt het Nassauhavenpark de grens. Het plangebied betreft echter alleen het water met zijn taluds tussen de Jalonstraat en de Nassaubrug.



Afbeelding 1: Ligging van de Nassauhaven in zijn omgeving (links) en het plangebied (rechts).

1.3 **Vigerend bestemmingsplan**

Voor de locatie is op dit moment het bestemmingsplan "Feijenoord" het geldende juridisch-planologisch kader. Dit plan is op 16 december 2010 door de Rotterdamse gemeenteraad vastgesteld, maar pas onherroepelijk geworden op 25 september 2013.

Ter plaatse van het plangebied (zie afbeelding 2) is overwegend de bestemming 'Water I' van toepassing. Hierbinnen zijn de gronden bestemd voor waterlopen en waterberging, de aan- en afvoer van oppervlaktewater, alsook de bijbehorende voorzieningen. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterstaatkundige aard.

De oevers van de Nassauhaven zijn bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven, spelen, rijdende en stilstaande voertuigen, groenvoorzieningen en waterlopen. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart van het nu geldende bestemmingsplan (plangebied oranje omkaderd).

Geen van de nu geldende bestemmingen maakt de bouw van woningen mogelijk. Het bestemmingsplan "Feijenoord" kent ook geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden om dergelijke woningen te realiseren.

1.4 **Gekozen planopzet**

Dit bestemmingsplan biedt een globale juridisch-planologische regeling, zodat flexibiliteit bestaat om de geplande ontwikkeling te realiseren. De regeling geschiedt door middel van 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. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

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

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het betreffen hier nationale belangen die zijn geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De Nieuwe Maas is in de SVIR aangemerkt als 'hoofdvaarweg'. Hier staat een vlotte en veilige doorvaart van de beroepsvaart centraal. Deze mag niet gehinderd worden door ontwikkelingen langs de rijksvaarwegen (titel 2.1 Barro "Rijksvaarwegen"). Nieuwe bestemmingen in de vrijwaringszone mogen hiermee niet conflicteren. Aangezien de Nieuwe Maas is ingeschaald als CEMT-klasse 'Vlb' is op grond van artikel 2.1.2 lid 2 Barro een vrijwaringszone van 25 meter van toepassing. Daarnaast is het beleid voor de grote rivieren erop gericht om de veiligheid tegen overstromingen te waarborgen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren (titel 2.4 Barro "Grote rivieren").

Dit bestemmingsplan heeft verder geen invloed op één van de overige onderwerpen van nationaal belang. 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 sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de 'SER-ladder'. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Nota Belvédère

In 1999 is de Nota Belvédère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op Rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de

cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Belvédèrekaart genoemd). Het bestemmingsplangebied behoort hier niet toe (wat overigens niet betekent dat van cultuurhistorische waarden geen sprake kan zijn).

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is de Monumentenwet uit 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, ondermeer 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. In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is erop gericht om maximaal 18 woningen in de Nassauhaven mogelijk te maken. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen nadelige invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang. De afstand van het plangebied tot aan de Nieuwe Maas, zoals vastgelegd in de legger rijkswaterstaatswerken, bedraagt ruim 135 meter. De langs de Nieuwe Maas aanwezige vrijwaringszone is dan ook niet over het plangebied gelegen, zodat de veilige doorvaart van de beroepsvaart niet wordt belemmerd. Omdat dit bestemmingsplan niet (de directe omgeving van) het rivierbed omvat, wordt de (vergroting van de) afvoercapaciteit van de Nieuwe Waterweg niet nadelig beïnvloed. De nationale belangen zoals vastgelegd in titel 2.1 en 2.4 Barro worden door de ontwikkeling dan ook niet negatief beïnvloed.

Daarnaast wordt voldaan aan de 'ladder' voor duurzame verstedelijking. Zo passen de woningen binnen de woningbouwvisie van de Stadsregio Rotterdam, die door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland is aanvaard (zie § 2.2). Met deze ontwikkeling wordt bestaand stedelijk gebied verdicht; het gaat niet ten koste van agrarisch gebied of bestaand groen (parken) in de stad. Ook zorgt de ontwikkeling voor een levendig stadsbeeld ter plaatse, waarmee het een positieve bijdrage levert aan de leefbaarheid van de wijk. De ontwikkeling sluit aan op het bestaande wegennet van Rotterdam, zonder dat dit in de directe omgeving of elders in de stad, problemen oplevert.

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling geen strijdigheid vertoont met het nationale beleidskader.

2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening ruimte 2014 en Programma's Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de

provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

Het plangebied is in de Verordening ruimte 2014 aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Het beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Hierbij zijn in het Programma Ruimte vastgestelde totalen als behoefteraming per gebied opgenomen. Voor de Stadsregio Rotterdam wordt in de periode 2012 - 2019 een behoefte voorzien van 27.409 woningen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder van duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden deze door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard. Hierdoor beoordeelt de provincie niet langer de individuele bestemmingsplannen. Voor de Stadsregio Rotterdam is sprake van een door het college van Gedeputeerde Staten aanvaarde woonvisie.

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte beter benut moet worden. De beoogde herontwikkeling van een havenbekken dat zijn functie is verloren, draagt hieraan bij. De voorziene woningen passen binnen de woningbouwbehoefte van de Stadsregio Rotterdam, die is aanvaard door het college van Gedeputeerde Staten. De ontsluiting per auto en openbaar vervoer is goed te noemen. De voorgenomen ontwikkeling past dan ook prima binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee ook binnen het provinciaal beleid.

Uit § 4.8 blijkt tevens, dat in het gebied geen bijzondere natuurwaarden aanwezig zijn. Daarnaast wordt het bouwplan 'Drijvend bouwen Nassauhaven' zodanig vormgegeven, dat het niet ten koste gaat van aanwezig groen en dat duurzaam wonen wordt gestimuleerd. Duurzaamheid is één van de speerpunten van de ontwikkeling, zoals blijkt uit § 4.9.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadvisie Rotterdam 2030

De Stadvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadvisie 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.

Een goede milieukwaliteit, veiligheid en gezondheid zijn daarnaast onontbeerlijk voor een aantrekkelijke stad. Om te voorzien in een betere milieukwaliteit moet het milieu vroegtijdig en zorgvuldig mee worden genomen in de planvorming. Hierbij probeert Rotterdam de milieuproblemen om te zetten in kansen. Zo heeft Rotterdam een actieve aanpak van de luchtproblematiek. Gericht verkeersbeleid, schone voertuigen en de overgang naar een schone energiehaven zijn onderdelen daarvan. Ook ten aanzien van geluid en externe veiligheid ontwikkelt Rotterdam een actieve aanpak. Deze thema's worden dan ook vroegtijdig meegenomen in de plannen.

In de stadsvisie wordt ook ingezet op de transformatie van haven naar stad. De nadruk ligt hierbij vooral op de havens die westelijk van het centrum liggen, omdat daar de grote opgaven liggen. Qua uitgangspunten voldoet onderhavige ontwikkeling echter geheel aan het gemeentelijk beleid op dit vlak.

Woonvisie Wonen in Rotterdam

Deze in 2003 door de gemeenteraad vastgestelde visie beschrijft de aanpak van de huisvesting tot 2006 en de koers naar 2017. Het verwoordt de ambities om van Rotterdam voor iedereen een aantrekkelijke woonstad te worden. Om het woningaanbod substantieel om te vormen, is de eerste voorwaarde dat het bouwtempo omhoog gaat. Ook wil de gemeente het eigen woningbezit in de stad stimuleren. Verder wordt het verbeteren van woningen, woonomgeving, buitenruimte en voorzieningen nagestreefd waarvoor herstructurering de meeste aangewezen oplossing is. Tevens is de wenselijkheid aangegeven om in beperkte mate en onder strikte randvoorwaarden nieuwe woningen te realiseren in een hoogwaardig woonmilieu om mensen met hogere inkomens voor de stad te behouden. De woonvisie doet geen gebiedsgerichte uitspraken. In 2007 is een geactualiseerde versie van de Woonvisie vastgesteld. Het betreft een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De geactualiseerde 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.

Beleidsnotitie 'Verkenning Drijvend bouwen in buitendijks Rotterdam'

Om aan te sluiten op de wens om op het gebied van duurzaamheid en klimaatbestendigheid in te zetten op het realiseren van zichtbare projecten in de vorm van onder andere drijvend bouwen, is door Rotterdam in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam de beleidsnotitie 'Verkenning Drijvend bouwen in buitendijks Rotterdam' opgesteld (vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 22 maart 2011). Deze verkenning geeft weer waar de komende jaren drijvend bouwen kansrijk is, maar geeft tevens inzicht in de opties voor langere termijn. Daarnaast zijn enkele technische randvoorwaarden voor het drijvend bouwen opgenomen. Deze beleidsnotitie vormt dan ook het vertrekpunt voor initiatiefnemers en beoordelaars van plannen voor drijvend bouwen.

De Nassauhaven is in deze verkenning aangemerkt als 'kansrijk voor de komende vijf jaar'. De Atlas Stedelijke Havens voorziet voor deze havenbekken namelijk niet in een alternatieve

functie. Daarnaast trekt de realisatie van drijvend wonen in de Nassauhaven een groep stadsbewoners aan die een positieve uitstraling kan hebben op de Kop van Feijenoord. Doordat rondom het havenbekken ruimte aanwezig is, leidt de realisatie van drijvende objecten niet tot een 'te vol' beeld. De Nassauhaven is een beschut havenbekken, waardoor het treffen van aanvaarbeveiligingen, bescherming tegen plasbranden of golfslag niet noodzakelijk is. Dit alles heeft er toe geleid, dat de Nassauhaven in de beleidsnotitie is aangemerkt als proeftuinlocatie. Realisatie van een dergelijke proeftuin leidt tot kennisontwikkeling en profilering op het gebied van klimaatbestendig bouwen, met de bijbehorende ruimtelijke en economische meerwaarde.

Welstandsnota Rotterdam

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

Doordat het plangebied een havenbekken betreft, is de locatie binnen de Welstandsnota niet toebedeeld aan één van de Welstandsniveaus. Voor onderliggend project geldt dat getoetst wordt aan de uitgangspunten van welstandstoetsing. Dit betekent dat bij het toetsen van een plan voor nieuwbouw aan redelijke eisen van welstand in de eerste plaats gekeken wordt of de karakteristiek van het gebied in stand wordt gehouden of wordt versterkt.

Gebiedsvisie Noord 2011 – 2014

De gemeente Rotterdam heeft besloten voor iedere wijk in de stad een (gebieds)visie te schrijven. Deze visies bestrijken de bestuursperiode 2011 t/m 2014. In de gebiedsvisie wordt het langere termijnperspectief voor alle gebieden geschetst, waarbij de fysieke-, sociale, economische- en veiligheidsopgaven in beeld worden gebracht. Het lange termijnperspectief dient aan te sluiten bij zowel de meerjarenprogramma's van het college van burgemeester en wethouders, als bij deelgemeentelijke meerjarenprogramma's en de afspraken die de deelgemeente gemaakt heeft met maatschappelijke partners. Het bestuursprogramma 2010 – 2014 dient als basis voor de gebiedsvisie.

Ten aanzien van de wijk Feijenoord, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt onder andere ingezet op het aanpakken van de eenzijdige woningvoorraad en het kwalitatief opwaarderen van het woonmilieu met een optimale mix aan huur- en koopwoningen voor doelgroepen met een verschillende leefstijl en sociaal economische positie. Daarnaast is de insteek om de openbare ruimte optimaler te benutten door sterker in te zetten op kwaliteit en bruikbaarheid van parken, buurtgroen en de kwaliteiten van het aanwezige water.

Visie "Kop van Feijenoord"

Voor een deel van de wijk Feijenoord is in 2009 de visie 'Kop van Feijenoord' vastgesteld. Deze visie verwoordt en verbeeldt de toekomstige ontwikkeling van dit gebied. De hoofdpoging is het woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners te verbeteren, waardoor de wijk ook voor nieuwkomers aantrekkelijker wordt. Daarnaast moet de wijk beter verbonden worden met de binnenstad en de omringende wijken. De visie benoemt daartoe een samenhangend pakket aan maatregelen, bijvoorbeeld de inrichting van het Nassauhavenpark.

Het plangebied zelf hoort niet tot de visie. Zijn directe omgeving wel; hiervoor wordt in de visie gesteld dat de nadruk wordt gelegd op het ontwikkelen van een rustig stedelijk woonmilieu. Het Nassauhavenpark moet hierbij het groene hart worden.

Masterplan "Kop van Feijenoord"

De visie 'Kop van Feijenoord' is verder uitgewerkt in het gelijknamige masterplan, waarbij de plannen zijn getoetst op milieutechnische en financiële aspecten. Dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen ten opzichte van de visie, met name in het woningbouwprogramma en de fasering. Het masterplan 'Kop van Feijenoord' is vastgesteld door het college van B&W in oktober 2012.

Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is erop gericht om drijvende woningen in de Nassauhaven mogelijk te maken. Dit zorgt voor meer variatie aan woningtypen in deze wijk. Door het drijvende woonprogramma in combinatie met het park, draagt de Nassauhaven iets bijzonders bij aan het woonmilieu van de wijk Kop van Feijenoord. Tevens wordt met de realisatie van deze woningen een van de proeftuinen uit de beleidsnotitie 'Verkenning Drijvend bouwen in buitendijks gebied Rotterdam' in gang gezet. Dit leidt tot kennisontwikkeling en profilering op het gebied van klimaatbestendig bouwen, met de bijbehorende ruimtelijke en economische meerwaarde. Gesteld wordt dat het plan aansluit op de doelstellingen zoals die omschreven zijn in het gemeentelijk beleid.

3. 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.

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

3.1.1 *De wijk Feijenoord*

Tot ver in de 18^e eeuw was het 'eiland Feijenoord' niets anders dan een zandplaat in de binnenbocht van de Maas. Tijdens de 17^e en 18^e eeuw werd Feijenoord stukje bij beetje bedijkt. Pas halverwege de 19^e eeuw werd door het Rotterdamse gemeentebestuur een uitbreidingsplan vastgesteld, waarmee Feijenoord vooral het karakter kreeg van een haven- en industriegebied met geïsoleerde woonbuurten.

In het begin van de 20^e eeuw werd een deel van het huidige Feijenoord gebouwd als arbeiderswijk voor de havenindustrie. De ruimtelijke structuur draagt daar nog steeds de kenmerken van in het stratenpatroon, met haar noord-zuid verbindingen. Nadat in 1974 de stadsvernieuwing in gang werd gezet, is de omgeving van het plangebied getransformeerd van een haven- en industriegebied met een ondergeschikte woonfunctie, naar een gemengd stedelijk gebied in de nabijheid van het Rotterdamse stadscentrum. Tijdens de stadsvernieuwing zijn veel woningen, voornamelijk gebouwd tussen 1910 en 1930, gerenoveerd en/of vervangen door nieuwbouw. Mede hierdoor is de stedenbouwkundige structuur verbrokkeld.

De wijk is geïsoleerd gelegen tussen de Nieuwe Maas en de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht. Het vele water in en langs de wijk (de Nieuwe Maas, de Persoonshaven en de Nassauhaven) geeft Feijenoord een eigen karakter. De mengeling van oude woningen, nieuwbouw en bedrijven maakt de wijk tot een stedelijk gebied.



Afbeelding 3: Ligging van de wijk Feijenoord (oranje omkaderd).

In de wijk Feijenoord zijn nog twee gebieden aanwezig, waar het oorspronkelijke gebruik als havengebied zichtbaar is. Aan de noordzijde bevindt zich de Nassaukade, de fabriek en het hoofdkantoor van Unilever Bestfood Nederland (verder Unilever). Het andere gebied dat ten dienste staat van industriële activiteiten, betreft het bedrijventerrein Feyenoord. Dit is gelegen op het zuidelijk deel van het 'schiereiland' aan de oostzijde van de wijk, dat wordt gevormd door de Persoonshaven en de Nieuwe Maas. Dit bedrijventerrein bestaat uit een menging van

grootschalige bedrijvigheid op het complex van HunterDouglas, kantoorfuncties, kleinschalige bedrijvigheid en recreatieve voorzieningen en is direct ten zuiden van het projectgebied gelegen.

3.1.2 *De Nassauhaven*

De Nassauhaven is gegraven tussen 1890 en 1892 en mondt aan de noordzijde uit in de Nieuwe Maas. De haven heeft een kenmerkende gebogen vorm en schuine oevers en werd met name gebruikt door de aan de haven gelegen fabrieken. Door een verschuiving van het transport over water naar wegtransport zijn in de tweede helft van de 20^e eeuw veel bedrijven langs de haven vertrokken. Hierdoor slibde de haven tegen het eind van de 20^e eeuw langzaam dicht. De Nassauhaven is onderhevig aan getijdewerking; het verschil tussen eb en vloed kan zo'n drie meter bedragen.

Aan de westzijde van de haven zijn aan de weg Nassauhaven zeven appartementenblokken van vier verdiepingen haaks op de haven gesitueerd. Tussen deze appartementenblokken bevindt zich een basisschool en in de oksel met de Nassaubrug is een wijkvoorziening gesitueerd. Door het opgetilde maaiveld in combinatie met verhoogde bloemperken, is de haven vanaf de omliggende kades nauwelijks te ervaren. Ook aan de zuidzijde van de haven bevinden zich drie appartementengebouwen, elk bestaande uit ongeveer tien verdiepingen. Deze woningen bevinden zich aan de Persoonsdam, waar tevens een sporthal is gesitueerd die dienst doet als wijkcentrum. Door zijn ligging tussen de Nassauhaven en de Persoonshaven in en zijn hogere bebouwing, vormt de Persoonsdam het middelpunt van de wijk Feijenoord.



Afbeelding 4: De Nassauhaven gezien in zuidelijke richting

Ondanks de aanwezigheid van de omliggende bebouwing, ligt de Nassauhaven er wat verlaten bij. Dit komt enerzijds omdat de haven in de loop van de tijd zijn functie is verloren en anderzijds omdat de omliggende bebouwing nauwelijks op deze haven is gericht. De aanleg van het Nassauhavenpark aan de oostzijde van het havenbekken, heeft dit verbeterd. Er is toen ook ter hoogte van de basisschool een voetgangersbrug over de haven aangelegd, die naast een verbeterde bereikbaarheid ervoor zorgt dat de Nassauhaven minder ervaren wordt als een barrière én meer onderdeel is geworden van het park en de wijk. In het park bevinden zich twee panden. Een daarvan is gesitueerd aan de noordzijde, ter hoogte van de Nassaubrug.

Het andere pand bevindt zich aan de zuidzijde (Nijverheidstraat 53) en betreft het voormalig kantoor van de Rotterdamse Cementsteenfabriek. Dit Rijksmonument stamt uit 1898.



Afbeelding 5: De voetgangersbrug Parkbrug.

3.2

Projectbeschrijving

Om de haven meer bij zijn inmiddels stedelijke omgeving te betrekken bestaat het voornemen om hier drijvende woningen te realiseren, of meer specifiek: woningen op drijvende pontons. De woningen zijn van toegevoegde waarde voor de wijk Feijenoord in het algemeen en het Nassauhavenpark in het bijzonder. De belangrijkste kwaliteit van de Nassauhaven is hierbij de ruimtelijkheid en weidsheid van het wateroppervlak. Dit zijn dan ook de belangrijke kwaliteiten die worden toegedicht aan het ‘waterwonen’. Daarnaast is de insteek om hier een duurzaam project te realiseren en wordt het gezien als pilot voor het bouwen op het water.

Dit bestemmingsplan legt het kader vast waarbinnen de woningen gerealiseerd kunnen worden. Het gaat daarbij om twee locaties: één ten noorden en één ten zuiden van de bestaande voetgangersbrug (zie ook afbeelding 6). Beide locaties bevinden zich aan de westzijde van de haven. Om de hiervoor genoemde kwaliteiten van de Nassauhaven te behouden, betreft het slechts een kwart van het wateroppervlak van de haven. Daarnaast blijven beide uiteinden en het midden (rondom de voetgangersbrug) van het havenbekken over de gehele breedte vrij van bebouwing.

De woningen

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk dat in totaal 18 woningen op pontons gerealiseerd kunnen worden. De woningen en pontons kunnen alleen worden gerealiseerd binnen de aanduiding ‘Wonen’, zoals deze is aangegeven op de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding; dit geldt ook voor eventuele bij de woningen behorende (aanleg-)steigers. De woningen kunnen bestaan uit maximaal 3 verdiepingen, met een hoogte van ten hoogste 9,5 meter gerekend vanaf de bovenzijde van het ponton waarop de woning zich bevindt.

Het aaneenschakelen van de pontons, of het gebruik van één ponton voor meerdere woningen is toegestaan. Om doorzichten te behouden gelden hierbij enkele voorwaarden. Zo dienen per aanduidingsvlak tenminste twee van elkaar gescheiden pontons aanwezig te zijn. Om zoveel mogelijk wateroppervlak te behouden mag maximaal 50% van het oppervlak binnen de aanduidingsvlakken voorzien zijn van pontons. Pontons die gebruikt worden voor bebouwing, dienen voor minimaal 65% bebouwd te zijn, waarbij de bij de woningen behorende buitenruimte moet zijn vormgegeven als balkon, loggia of dakterras.



Afbeelding 6: Impressie van beoogde situatie.

De kades

Vanaf de westelijke kade van de Nassauhaven zijn individuele en/of collectieve voorzieningen toegestaan die de woningen ontsluiten. De ruimtelijke impact van noodzakelijke voorzieningen zoals nutsvoorzieningen, postbussen, vuilafhandeling en dergelijke zal daarbij zo minimaal mogelijk worden gehouden. Bouwwerken, zoals bergingen, zijn op de kade niet aan de orde.

De beide kaden van de Nassauhaven zijn momenteel niet per auto bereikbaar. Omdat het toegankelijk maken voor autoverkeer een negatieve impact heeft op de buitenruimte en niet te verenigen is met het Nassauhavenpark dat onlangs is aangelegd, is besloten deze kades ook in de toekomst niet open te stellen voor auto's. De voor de woningen benodigde parkeerbehoefte zal in nabijheid van de Nassauhaven worden opgelost, al dan niet in de openbare ruimte.

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.

4.1 Water

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

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot deelgemeentelijk niveau (Waterplan 2 en deelgemeentelijk waterplan Feijenoord). Ook het waterschap heeft zijn eigen beleid; dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2009-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2009-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad.

Het bestemmingsplangebied is buitendijks gelegen en betreft een deel van de Nassauhaven. Deze haven staat in directe verbinding met de Nieuwe Maas en kent daardoor een getijdewerking. Het verschil tussen eb en vloed kan hierbij oplopen tot zo'n drie meter. De voorgenomen ontwikkeling is gericht op de mogelijkheid om binnen het plangebied maximaal 18 woningen op pontons te realiseren. Deze worden ontsloten op de westelijke oever van de Nassauhaven. Vanwege het drijvende karakter van de ontwikkeling, wordt zowel het waterbergend vermogen van de Nassauhaven als het ter plaatse aanwezige watersysteem niet nadelig beïnvloed. Het regenwater wordt gescheiden afgevoerd en direct geloosd op de Nassauhaven. Het treffen van compenserende maatregelen is dan ook niet aan de orde.

De wijk Feijenoord maakt onderdeel uit van rioleringsdistrict 28: 'zuiden' en meer specifiek van het onderbemalingsdistrict 'Feijenoordkade-562'. Deze onderbemaling lost het afvalwater op het binnendijkse hoofdbemalingsgebied. Met het eindgemaal 'Pretorialaan' wordt het afvalwater via district 23 'Charlois' naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie Dokhaven verpompt. Het betreft hier een gemengd rioolstelsel, waardoor naast het afvalwater ook het relatief schone hemelwater via het riool naar deze afvalwaterzuiveringsinstallatie wordt afgevoerd. Nabij het plangebied is op de hoek van de Nassauhaven met de Jalonstraat een overstort aanwezig. Bij hevige regenval wordt ongezuiverd (verdund) afvalwater via de overstort op het oppervlakte water van de Nassauhaven geloosd. Om moeilijke constructies met rioolaansluitingen te voorkomen worden de toekomstige woningen voorzien van een IBA-systeem (Individuele Behandeling van Afvalwater). Een dergelijk systeem zuivert het afvalwater, waardoor dit rechtstreeks op de haven geloosd kan worden.

Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, wordt geadviseerd om voor de nieuwe woningen duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

Overleg met de waterbeheerder(s)

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets. In dit kader worden de waterbeheerders betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van dit bestemmingsplan.

4.2

Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

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

Uit het geldende bestemmingsplan "Feijenoord" blijkt, dat in de omgeving van de Nassauhaven hinder veroorzakende functies aanwezig (mogen) zijn. Het betreffen hier maatschappelijke voorzieningen binnen de bestemmingen 'Maatschappelijk I, II' en de activiteiten binnen de bestemming 'Gemengd I, II'. Hierbij gaat het om detailhandel, bedrijven tot en met categorie 2, maatschappelijke voorzieningen en/of kantoren. In alle gevallen betreffen het activiteiten die op grond van de VNG-uitgave worden aangemerkt als ten hoogste milieucategorie 2.

Rotterdam heeft de VNG-uitgave vertaald naar de Rotterdamse situatie, waarbij uiteindelijk vijf gebiedstypen worden onderscheiden. Uit het geldende bestemmingsplan "Feijenoord" blijkt, dat de omgeving van de Nassauhaven wordt aangemerkt als 'gemengd woongebied'. Dit houdt in, dat binnen de bedrijfspanden bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Voor bedrijfsruimten onder of naast woningen geldt, dat de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan. De aanwezige en op grond van de geldende bestemmingen toegestane inrichtingen worden dan ook als passend in een woonomgeving ervaren.

In de directe omgeving van de Nassauhaven bevinden zich twee bedrijven die nadere aandacht behoeven. Op ongeveer 190 meter ten zuidoosten van het plangebied is op het perceel Piekstraat 2 het bedrijf Hunter Douglas Europe BV gesitueerd. Dit bedrijf is geclassificeerd als een non-ferro metaalgieterij/-smelterij met een productiecapaciteit van > 4.000 ton per jaar. Het betreft hier dan ook een categorie 5 bedrijf. De bijbehorende hindercontouren volgens de VNG-uitgave bedragen ten opzichte van een gemengd gebied 100 meter voor aspect 'geur',

200 meter voor aspect 'stof', 500 meter voor aspect 'geluid' en 30 meter voor aspect 'gevaar'. Dit betekent, dat alleen de hindercontouren van de aspecten 'stof' en 'geluid' over het plangebied zijn gelegen. Voor dit bedrijf geldt echter, dat op korte afstand reeds woningen aanwezig zijn (Zinkerblok, Persoonsdam, Spiekmanstraat). Deze woningen zijn bepalend voor de bedrijfsvoering. Daarnaast blijkt uit § 4.3 dat de geluiduitstraling gelegen is beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Op ongeveer 65 meter ten noordwesten van het plangebied bevindt zich Unilever. Dit bedrijf is geclassificeerd als fabriek waar ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten worden vervaardigd, waarbij de productiecapaciteit groter is dan 250.000 ton per jaar. Het betreft hier dan ook een categorie 4.2 bedrijf. De bijbehorende hindercontouren volgens de VNG-uitgave bedragen ten opzichte van een gemengd gebied 200 meter voor aspect 'geur', 30 meter voor aspect 'stof', 200 meter voor aspect 'geluid' en 30 meter voor aspect 'gevaar'. Dit betekent, dat alleen de hindercontouren van de aspecten 'geur' en 'geluid' over het plangebied zijn gelegen. Voor dit bedrijf geldt echter, dat op korte afstand reeds woningen aanwezig zijn (Roentgenstraat). Deze woningen zijn bepalend voor de bedrijfsvoering. Daarnaast blijkt uit een uitgevoerd onderzoek naar het aspect 'externe veiligheid', dat het aspect 'gevaar' geen belemmering vormt (zie § 4.5).

Uit bovenstaande beschouwing blijkt, dat de aanwezige inrichtingen in de omgeving van het plangebied het woon- en leefklimaat ter plaatse van de voorziene woningen niet aantast. Omdat op kortere afstand van deze inrichtingen al woningen zijn gelegen, leidt de bouw van woningen binnen het plangebied niet tot aantasting van de vergunde rechten van deze inrichtingen. Het thema milieuzonering leidt dan ook niet tot belemmeringen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. 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.

Dit bestemmingsplan maakt de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk 18 woningen. Deze zijn gelegen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige wegen, alsook binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Vandaar dat een akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet, waarbij rekening is gehouden met de getijdewerking.

Wegverkeerslawaaï

De voorziene woningen zijn gelegen binnen de toetsingszone van de volgende zoneplichtige weg: Oranjeboomstraat tussen Nassaukade en Roentgenstraat. De berekende geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te realiseren woningen bedraagt hierbij minder dan 48 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt dan ook niet overschreden, waardoor het niet noodzakelijk is om een ontheffing van de Wet geluidhinder te verlenen.

¹ Het Geluidburo, Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuw te realiseren woningen in de Nassauhaven, mei 2015, kenmerk: 3071JL-xxWO00122.05.2015V1.0.

Het overige deel van de Oranjeboomstraat, alsook de Jalonstraat, Nassaubrug, Nassauhaven, Nijverheidsstraat, Persoonsdam, Persoonsstraat en Zinkerweg, behoren tot een 30 km/h-zone. Deze wegen vallen dan ook buiten het aandachtsgebied van de Wet geluidhinder. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening berekend wat de geluidsbelasting van deze wegen is. Ook voor deze wegen geldt, dat de berekende geluidsbelasting nergens hoger is dan 48 dB. Ter plaatse van de woningen is vanuit het aspect 'wegverkeerslawaaï' sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Industrielawaai

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone behorende bij het gezoneerde industrieterrein 'Feyenoord'. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevels niet overschrijdt. Het is dan ook niet noodzakelijk om een ontheffing van de Wet geluidhinder te verlenen.

Overige geluidsbronnen

Ten westen van het projectgebied is ondergronds de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht gelegen. Omdat de tunnelmonden op meer dan 100 meter afstand zijn gelegen, heeft geluidhinder vanwege het spoorwegverkeer geen invloed. Daarnaast wordt op grond van de uitgevoerde onderzoeken voor Maasvlakte 2 geconcludeerd, dat geluidhinder afkomstig van scheepvaartverkeer ter hoogte van het plangebied geen probleem vormt. De 57 dB(A)-contour is namelijk gelegen op de kadegrens. Ook geluidhinder als gevolg van vliegverkeer is niet aan de orde, aangezien deze geluidhinderbron niet in de nabijheid is gelegen. Een nadere beschouwing van deze bronnen is niet nodig.

Op grond van de rekenresultaten wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' de realisatie van de woningen niet in de weg staat.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het plangebied zijn maximaal 18 woningen voorzien. De voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook als *niet in betekenende* mate beschouwd. Omdat de geplande woningen op gepaste afstand zijn gelegen

van wegen met hoge verkeersintensiteiten, liggen de PM₁₀ en NO₂-contouren van deze wegen niet over het projectgebied. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

Daarnaast is de achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂ volgens de Grootschalige Concentratiekaart Nederland van het Rijkinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2015 gelegen tussen de 23 en 25 µg/m³ respectievelijk tussen de 29 en 32 µg/m³. In 2025 is de concentratie PM₁₀ iets lager, namelijk tussen de 21 en 23 µg/m³. Voor NO₂ bedraagt dit een concentratie tussen 25 en 30 µg/m³. Gesteld kan worden, dat ter hoogte van de voorgenomen ontwikkeling de concentratiewaarden (ruim) onder de grenswaarden zijn gelegen en dus sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

In de directe omgeving van het bestemmingsplangebied is een aantal risicobronnen gelegen, te weten het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas en over de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht, alsook het productieterrein van Unilever. Hieronder worden deze risicobronnen nader toegelicht.

Transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas

Over de Nieuwe Maas worden met behulp van zee- en binnenvaartschepen gevaarlijke stoffen over het water getransporteerd. Zeeschepen varen echter tot aan de Waalhaven. Omdat het plangebied ten oosten van de Waalhaven is gelegen, is hier alleen sprake van transport door middel van binnenvaartschepen. Dit transport leidt niet tot een 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour; dit wordt onderschreven door de Basisnet-studie.

Vanaf de oever/waterlijn van de Nieuwe Maas is tevens sprake van een wettelijk plasbrandaandachtsgebied van 25 meter en eveneens van provinciale veiligheidsafstanden van 25 en 40 meter (art.2.1.10 van de Verordening Ruimte). Aangezien de kleinste afstand tussen het plangebied en de Nieuwe Maas circa 180 meter bedraagt, vormen deze veiligheidsafstanden geen belemmering voor dit bestemmingsplan. De Nassauhaven staat echter in open verbinding met de rivier, zodat een plasbrand zich in theorie ter plaatse van de voorziene woningen kan voordoen. Gezien de grote afstand tot de Nieuwe Maas, de aanwezigheid van de Nassaubrug tussen de rivier en de woningen en de stroomrichting van de

rivier wordt het risico van een plasbrand ter plaatse van de drijvende woningen zo klein geacht, dat het treffen van maatregelen ter voorkoming daarvan niet als doelmatig wordt gezien. Daarbij wordt eveneens betrokken, dat een plasbrand geen explosie betreft, maar (langzaam) de Nassauhaven binnendrijft. De aanwezige personen in de Nassauhaven hebben voldoende tijd om de panden tijdig te verlaten, waardoor alleen sprake is van materiële schade.

Het groepsrisico is een factor 10 onder de oriënterende waarde gelegen. Hierbij dient de kanttekening te worden geplaatst, dat een klein deel van dit risico wordt veroorzaakt door het transport van ammoniak. Gezien de breedte van de Nieuwe Maas en het feit dat de voorziene verandering leidt tot een beperkte toename van het aantal personen binnen het plangebied, heeft deze geen invloed op het groepsrisico. Een nadere verantwoording van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk.

Transport van gevaarlijke stoffen over spoorlijn Rotterdam-Dordrecht

Op ongeveer 235 meter ten westen van het plangebied is de spoorverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht gelegen. Deze spoorlijn bevindt zich in een tunnelbuis: de Willemsspoortunnel met een totale lengte van circa drie kilometer. Door de tunnel lopen vier sporen, elk in een aparte buis. Alleen bij station Blaak is sprake van twee buizen met in elke buis een middenperron. Dit station moet in het kader van het aspect 'externe veiligheid' gezien worden als een opening in de tunnel, waar de effecten van een eventueel ongeval zich manifesteren. In de tunnel is nooit meer dan één goederentrein aanwezig. Daarnaast mag een dergelijke trein zich nooit tegelijkertijd met een passagierstrein in dezelfde tunnelbuis bevinden.

Door het transport van gevaarlijke stoffen kunnen zich bij een ongeval calamiteiten voordoen met brandbare gassen en vloeistoffen en met toxische stoffen. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour wordt bepaald door de stofcategorie 'brandbare vloeistoffen'. Het effect van branden blijft echter beperkt tot de binnenkant van de tunnel, zodat ter plaatse van het plangebied geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour. Ook ongevallen met toxische vloeistoffen of gassen leiden niet tot effecten. Na verdamping en ventilatie komen de giftige dampen vrij bij de openingen van de tunnel. Gelet op de afstand van deze uitstroompunten tot het plangebied – de dichtstbijzijnde tunnelmond is gelegen op 400 meter - is het onwaarschijnlijk dat via atmosferische verdunning slachtoffers vallen. Een explosie in de tunnel leidt tot een drukgolf die voortzet tot aan de openingen. Door de overdruk en de hitte kan daarnaast de tunnel beschadigd raken. Het is niet waarschijnlijk dat dit tot directe slachtoffers binnen het plangebied leidt. De kans dat zich overigens een explosie in de tunnel voordoet is zeer klein, vanwege de geringe hoeveelheid aanwezige zuurstof en het veiligheidsregime in de tunnel.

De voor het groepsrisico ter plaatse van het projectgebied maatgevende kilometer ligt voor een groot deel over water. Bovendien is de persoonsdichtheid in de directe omgeving voor een stedelijke gebied niet hoog. De kansen op ongevallen in de tunnel zijn in vergelijking met een maaiveldsituatie zeer klein. Omdat voor het risico van het transport door tunnels geen gevalideerde en erkende rekenmethodes beschikbaar zijn, is het niet mogelijk om het groepsrisico te berekenen. Een schatting op basis van "expert judgement" levert een groepsrisico op, dat een factor 100 onder de oriënterende waarde ligt ($0,01 \times$ de oriënterende waarde). De voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied leidt tot een beperkte toename van het aantal personen. Gezien de afstand tot aan de tunnelopeningen (minimaal

circa 400 meter), dragen deze personen niet/nauwelijks bij aan het groepsrisico. Een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

Stationaire bronnen

Uit een uitgevoerd onderzoek² naar het aspect 'externe veiligheid' blijkt, dat binnen een straal van 1,5 km rondom het plangebied diverse stationaire bronnen zijn gelegen. In het onderzoek wordt gesteld, dat de voorziene woningen alleen binnen de invloedssfeer van Unilever zijn gelegen. De overige stationaire bronnen vormen geen belemmering en worden niet nader beschouwd.

Unilever produceert op de locatie aan de Nassaukade verschillende levensmiddelen. Koeling vormt hierbij een belangrijk onderdeel van het productieproces. Hiervoor wordt ammoniak gebruikt, waarbij in een gesloten cascadesysteem zich 7.900 kilogram ammoniak bevindt. Op grond van de huidige vergunning geldt rondom deze koelinstallatie een 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour van 50 meter; momenteel wordt door Unilever een aanvraag voor een revisievergunning voorbereid, waardoor deze contour nog kan wijzigen. Op basis van het Bevi / Revi is sprake van een contour van 65 meter. Deze afstand dient gemeten te worden vanaf de machinekamer van de koelinstallatie. Omdat het plangebied op zo'n 75 meter afstand is gelegen, vormt deze contour geen belemmering.

Het invloedsgebied van de koelinstallatie bedraagt bij de betreffende hoeveelheid ammoniak en een maximale werkingstemperatuur van 2 °C zo'n 280 meter. Volgens het Bevi / Revi is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Desondanks wordt voor het groepsrisico gesteld, dat het toevoegen van 18 woningen geen significante invloed heeft. Het toevoegen van tientallen personen op een personen-aantal in de omgeving van enkele duizenden, is voor de te berekenen risico's nauwelijks te onderscheiden. Het groepsrisico blijft ruimschoots onder de oriënterende waarde. Daarbij worden de woningen zodanig gesitueerd, dat vluchten in zuidoostelijke richting goed mogelijk is.

Conclusie

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat geen van de risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Hoewel vanuit planologisch opzicht geen beperkingen aanwezig zijn, wordt geadviseerd een aantal maatregelen te nemen, zodat het aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp.

4.6

Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar

² M&A Milieu adviesbureau, Risico-inventarisatie Externe Veiligheid Nassauhaven, Rotterdam, juni 2015, rapportnummer 215-RNA-ev-v1.

aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam blijkt, dat de contactzone (bovenste meter van de bodem) in Feijenoord ten hoogste licht verontreinigd is. De ondergrond is echter naar verwachting zwaar verontreinigd, met uitzondering van de saneringslocaties. In de wijk is tevens een matige kans aanwezig op het aantreffen van puntbronnen.

Dit bestemmingsplan is gericht op de realisatie van 18 woningen op drijvende pontons. Contact met eventueel verontreinigde grond is daarbij niet aan de orde. Daarnaast beschikken de woningen niet over een buitenruimte op de kade, waardoor ook daar contact met eventuele verontreinigde grond niet aan de orde is. Het aspect bodemkwaliteit vormt dan ook geen belemmering. Wel is het noodzakelijk om een deel van de haven uit te baggeren, waarbij de mate van verontreiniging bepalend is voor de wijze waarop het wordt afgevoerd.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

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.

Archeologische verwachting

Uit de Rotterdamse Archeologische Beleids- en Waardenkaart blijkt, dat ter plaatse van het plangebied een redelijk tot hoge archeologische verwachting geldt. Hier kunnen namelijk verspoelde vondsten vanaf het Neolithicum en/of mogelijke resten van schepen worden aangetroffen. Uit de toelichting behorende bij de archeologische beleidskaart wordt opgemaakt, dat bodemverstoringen voorkomen moeten worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, geldt een onderzoeksplicht mits sprake is van een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte beneden de onderwaterbodem. Deze archeologische verwachtingswaarde is doorvertaald naar dit bestemmingsplan door middel van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie". In deze dubbelbestemming is aangegeven aan welke voorwaarden voldaan moet worden, alvorens eventuele bodemversturende activiteiten uitgevoerd mogen worden.

Ten behoeve van de realisatie van de woningen is geen archeologisch onderzoek benodigd. Deze wijziging leidt namelijk niet tot bodemverstorende activiteiten.

4.8

Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deel uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit een uitgevoerde quickscan³ blijkt, dat het plangebied op ruime afstand (meer dan negen kilometer) van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt. Het dichtstbijzijnde gebied dat toebehoort aan de EHS is de Nieuwe Maas, die op ruim 150 meter afstand van het plangebied is gelegen. Het betreft hier een zéér drukke vaarweg. Doordat de ingrepen plaatsvinden in een bestaand woongebied en deze beperkt van aard zijn, zijn effecten op beschermde gebieden op voorhand uitgesloten.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

³ Buro Maerlant, Rotterdam Nassauhaven; Ecologische quickscan in het kader van de Flora- en faunawet, juni 2015.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt, binnen de invloedssfeer van de voorziene werkzaamheden enkele potentiële strikt beschermde natuurwaarden zijn aangetroffen. Het gaat hierbij om:

- algemene broedvogels (niet jaarrond beschermd);
- aanwezigheid van beschermde vissen in haven.

Hieronder wordt nader ingegaan op deze natuurwaarden. Voor de overige soortgroepen geldt, dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten, dan wel dat dieren/planten niet verwacht worden omdat geen sprake is van een geschikt habitat.

Algemene broedvogels:

In het plangebied ontbreken momenteel mogelijkheden voor broedvogels, met uitzondering van watervogels. Sommige watervogels zijn namelijk in staat om op de meest onverwachte plekken een drijvend nest te bouwen. Tijdens het veldbezoek zijn deze niet aangetroffen. Desondanks is altijd de kans aanwezig dat deze dieren broedend aanwezig zijn. Door ingrepen buiten het broedseizoen uit te voeren, zijn effecten eenvoudig te voorkomen.

Voor vogelsoorten waarvan het nest jaarrond is beschermd, heeft het plangebied geen betekenis. Nestelgelegenheid ontbreekt geheel. De hertontwikkeling heeft dan ook geen negatief effect op deze soorten.

Vissen:

In de omgeving van het plangebied is de rivierdonderpad, de bittervoorn en de kleine modderkruiper aangetroffen. In de Nassauhaven zijn de potenties voor deze soorten (zeer) laag, doordat onderwatervegetatie naar alle waarschijnlijkheid ontbreekt. Mocht de haven tijdelijk worden gedempt of drooggelegd, dan wordt aanbevolen om de haven nader te onderzoeken op de aanwezigheid van beschermde vissen. Aangezien hiervan geen sprake is, wordt verwacht dat geen negatieve effecten op eventuele aanwezige vissoorten optreden.

Op grond van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd, dat de Flora- en faunawet geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.9 Duurzaamheid en energie

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

Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van

activiteiten. De stad streeft hierbij om als Rotterdam het inspirerende voorbeeld te zijn voor andere deltasteden in de wereld die de duurzaamheidstransitie doormaken. Daarbij is het zogenaamde Programma Duurzaam 2015-2018 opgesteld, waarin drie overlappende ambities zijn opgenomen:

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

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

Drijvend bouwen wordt internationaal steeds meer gezien als antwoord op duurzaam en klimaat adaptief bouwen. Het is dan ook een manier om functies te kunnen ontwikkelen in een omgeving met een relatief hoge kans op wateroverlast. In het kader van klimaatverandering wordt drijvend bouwen dan ook gezien als een duurzame oplossing, aangezien dit ten goede komt aan een combinatie van waterveiligheid en het versterken van de veerkracht van de stad. Dit maakt dan ook onderdeel uit van ambitie 1 uit het Programma Duurzaam.

Het voornemen tot realisatie van woningen op drijvende pontons is daarnaast één van de Rotterdamse pilotprojecten voor het bouwen op het water. Dit leidt tot kennisontwikkeling en profilering op het gebied van klimaatbestendig bouwen, met de bijbehorende ruimtelijke en economische meerwaarde. Tevens past een dergelijk pilotproject ook binnen de wens uit het Programma Duurzaam om verder in te zetten op innovatie en het experiment.

Insteek is om in de Nassauhaven een duurzaam project te realiseren. Dit kan tot uiting komen door het zelfvoorzienend karakter van de woningen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de water- en afvalstromen. Zo worden de toekomstige woningen uitgevoerd met een IBA, waardoor gezuiverd afvalwater rechtstreeks in de haven geloosd kan worden.

De herontwikkeling van het plangebied kan gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze herontwikkeling wordt voor langere tijd zekerheid geboden inzake de gebruiksmogelijkheden van de gronden in het gebied. Daarnaast vindt een bredere differentiatie van woningen plaats en wordt de Nassauhaven bij zijn stedelijke omgeving betrokken. Hierdoor wordt de leefbaarheid ter plaatse vergroot.

Andere investeringen op het gebied van duurzaamheid die nog kunnen worden genomen, zijn het gebruik van duurzame materialen. Bij een lokale prefabricatie van de woningen, kan ook het energie- en materiaalverbruik tot een minimum gereduceerd worden. Daarnaast kunnen de eindgebruikers van het pand zelf hun woning naar eigen wens zo energiezuinig mogelijk inrichten. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van zonnepanelen, het toepassen van waterbesparende kranen en dergelijke.

4.10

Besluit m.e.r.

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling) .

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

1. D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

De voorgenomen ontwikkeling blijft ruim onder de genoemde drempelwaarde, zoals opgenomen in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. Toetsing aan deze drempelwaarde is echter niet voldoende; ook de andere selectiecriteria uit de Europese Richtlijn zijn van belang. Het gaat hierbij onder ander om cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, en risico van ongevallen. Uit de beschouwing van de eerder in dit hoofdstuk genoemde milieuthema's blijkt, dat de voorgenomen ontwikkeling geen bijzondere elementen bevat die bovenproportioneel bijdragen aan deze aspecten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd, dat het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.(-beoordeling) dan ook niet noodzakelijk is.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een plankaart (verbeelding) met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de regels is dit het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar vervult een belangrijke rol voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van de planregels.

5.2 *De opzet van de planregels*

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Inleidende regels

In de inleidende regels staan de algemene bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (art. 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (art. 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes etc.

Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. Dit bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen:

Enkelbestemmingen

Artikel 3 Water

Dubbelbestemmingen

Artikel 4 Waarde – Archeologie

In het vervolg van deze paragraaf wordt per bestemming een nadere toelichting gegeven.

Artikel 3 – Water

Net als in het geldende bestemmingsplan “Feijenoord” is de Nassauhaven in dit bestemmingsplan voorzien van de bestemming ‘Water’. Deze gronden zijn bestemd voor waterlopen en waterberging, de aan- en afvoer van oppervlakte water, alsook de daarbij behorende voorzieningen. Binnen de bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan van waterbouwkundige aard. Hierbij kan gedacht worden aan keerwanden, (natuurvriendelijke) oevers, beschoeiingen, duikers, bruggen, gemalen en dergelijke. Uitzondering vormen de twee locaties op de verbeelding waar sprake is van de

functieaanduiding 'wonen'. Alleen hier is het toegestaan om maximaal 18 woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren. Hierbij geldt, dat het aantal woningen per aanduidingsvlak is gereguleerd met de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden'. Zowel de woningen als de bijbehorende bouwwerken dienen op een ponton gebouwd te zijn. Hierbij geldt als voorwaarde, dat per aanduidingsvlak maximaal 50% van het wateroppervlak voorzien mag zijn van pontons. Voor de bouw van de woningen gelden nog enkele andere bouwregels. Zo mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan 9,5 gemeten vanaf de bovenkant van een ponton. Pontons die gebruikt worden voor woningen, dienen voor minimaal 65% bebouwd te worden. De te realiseren woningen mogen gebruikt worden voor een aan huis gebonden beroep of bedrijf, mits voldaan wordt aan de gestelde voorwaarden.

Buitenruimte, behorende bij de woningen, dient te worden vormgegeven als balkon, loggia of dakterras. Voor dakterrassen is een regeling opgenomen.

Artikel 4 Waarde – Archeologie

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentiële aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. In het concreet komt dit neer op een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij bodemverstorende activiteiten die een terreinoppervlak van meer dan 200 m² beslaan en dieper reiken dan een diepte van drie meter beneden NAP.

Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat drie algemene regels.

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 6 Algemene afwijkingsregels

Door middel van dit artikel kunnen burgemeester en wethouders afwijken van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw ten behoeve van een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag. De bouwhoogte kan in dat geval met 0,5 meter verhoogd worden.

Artikel 7 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

In dit artikel is bepaald, dat pas gebouwd mag worden als voorzien is in voldoende parkeerruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen.

Overgangs- en slotregels

In artikel 8 is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste artikel is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

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

6.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Het concept ontwerpbestemmingsplan is dan ook toegezonden aan de volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland;
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Ministerie van Defensie;
- Rijkswaterstaat;
- DCMR milieudienst Rijnmond;
- Waterschap Hollandse Delta;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- ProRail;
- VWS Pipeline Control;
- KPN Telecom;
- Tennet;
- Stedin;
- GasUnie.

Van Rijkswaterstaat en de VRR zijn formele reacties ontvangen die onderstaand zijn samengevat. Van Gasunie is een reactie ontvangen, waarin is aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft informeel gereageerd. Van de overige overlegpartners is binnen de gevraagde termijn geen reactie ontvangen, op basis waarvan wordt gesteld dat deze instanties zich kunnen vinden in dit bestemmingsplan.

1. Rijkswaterstaat

Waterkwaliteit

Rijkswaterstaat geeft aan dat op grond van artikel 10.33 van de Wet milieubeheer, de gemeente een zorgplicht heeft ten aanzien van de inzameling en het transport van *stedelijk* afvalwater. In de praktijk wordt hier invulling aan gegeven door de aanleg en beheer van een openbaar vuilwaterriool. Sinds de inwerkingtreding van de Wet op de Gemeentelijke Watertaken per 1 januari 2008 hebben gemeenten meer flexibiliteit en kunnen zij in plaats van aanleg en beheer van een openbaar vuilwaterriool ook gebruik maken van afzonderlijke systemen of andere passende systemen (zoals een IBA) als daarmee eenzelfde graad van milieubescherming wordt bereikt. Van het laatste wordt in dit plan gebruik gemaakt. Deze IBA's dienen niet alleen zwevende stoffen tegen te houden, maar moeten ook de nutriënten stikstof en fosfaat zuiveren. Verzocht wordt IBA's toe te passen van minimaal klasse 3B.

Beantwoording

Het type IBA's wordt niet voorgeschreven in een bestemmingsplan. Hierover zullen privaatrechtelijk afspraken worden gemaakt.

Scheepvaart

Rijkswaterstaat wijst erop dat de Nassauhaven een vaarweg betreft en derhalve open staat voor het openbaar verkeer met schepen. Dit houdt in dat (recreatie)vaart de haven in kan varen. Hiermee dient bij de realisatie van de woningen rekening gehouden te worden.

Beantwoording

De laatste industriële activiteiten in de Nassauhaven dateren van medio jaren zeventig van de vorige eeuw. Sindsdien is in deze haven geen sprake meer van industriële activiteiten en bijbehorende vaarbewegingen. De haven is doodlopend en wordt vanwege de aanwezigheid van de Nassaubrug niet gebruikt voor de recreatievaart. Desondanks zal bij de realisatie van de woningen wel rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat vaartuigen de haven binnen zouden kunnen varen.

Plasbrand

Hoewel het plasbrandsценario niet van toepassing is, kan het voorkomen dat als gevolg van een aanvaring op de Nieuwe Maas, een morsing van een (brandbare) vloeistof kan plaatsvinden. Geadviseerd wordt om na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden om bij een dergelijke gebeurtenis te voorkomen dat deze vloeistof in de nabijheid van de lofts komt te drijven.

Beantwoording

De kortste afstand van de woningen tot de waterlijn van de Nieuwe Maas bedraagt zo'n 180 meter. Het wettelijk plasbrandaandachtsgebied en de provinciale veiligheidsafstanden strekken 25 respectievelijk 40 meter van de waterlijn uit. Deze afstanden vormen dan ook geen belemmering. Omdat de Nassauhaven in open verbinding staat met de Nieuwe Maas, kan in theorie een plasbrand de haven binnen drijven. Gezien de afstand tot de Nieuwe Maas, de aanwezigheid van de Nassaubrug tussen de rivier en de woningen en de stroomrichting van de rivier, wordt dit risico klein geacht. Het treffen van maatregelen ter voorkoming van het indrijven van een plasbrand wordt niet als doelmatig gezien. Daarbij wordt eveneens betrokken dat een plasbrand geen explosie betreft, maar (langzaam) de haven binnendrijft. De aanwezige personen hebben daarbij voldoende tijd om de voorziene woningen te verlaten, waardoor enkel sprake is van materiële schade.

2. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Communicatie

Geadviseerd wordt om de toekomstige bewoners door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand” goed te informeren en te instrueren, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit.

Beantwoording

Het advies wordt in het kader van de uitwerking van het plan ter harte genomen, maar betreft geen onderwerp dat in een bestemmingsplan kan worden geborgd.

Ventilatie

Geadviseerd wordt eventuele (her)ontwikkelingen binnen de 1 % letaliteitcontour (170 meter vanaf de ammoniakkoelinstallatie van Unilever, zodanig te construeren dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden. Als deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden is een object geschikt om enkele uren in te schuilen.

Beantwoording

Het advies wordt in het kader van de uitwerking van het plan ter harte genomen, maar betreft geen onderwerp dat in een bestemmingsplan kan worden geborgd.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	45
Artikel 1 – Begrippen.....	45
Artikel 2 – Wijze van meten	48
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	49
Artikel 3 – Water	49
Artikel 4 – Waarde - Archeologie	51
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	53
Artikel 5 – Antidubbelregel	53
Artikel 6 – Algemene afwijkingsregels	53
Artikel 7 – Voorwaardelijke verplichting over parkeren.....	53
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	55
Artikel 8 – Overgangsrecht.....	55
Artikel 9 – Slotregel.....	55
PARKEERNORMEN.....	57

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

Plan

het bestemmingsplan “Havenlofts Nassauhaven” met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2108Nassauhaven-va01 van de gemeente Rotterdam.

Bestemmingsplan

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

Verbeelding

de digitale plankaart.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

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.

Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

Archeologisch deskundige:

het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

Bebouwing:

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

Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

Bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel een functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak, zoals aan- en uitbouwen en vrijstaande bijgebouwen'

Bouwaanduidingen:

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

Bouwen:

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

Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

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.

Bouwverordening:

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

Bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

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.

Gebouw:

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

Hoofdgebouw:

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

Kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut:

op het openbaar leidingennet aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt hier niet onder begrepen).

NAP:

het Normaal Amsterdams Peil; dit is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd.

Overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Pand

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

Peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd; de bovenzijde van het ponton waarop het bouwwerk zich bevindt.

Ponton

stilliggend drijvend voorwerp, dat gemeerd ligt.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

Wet ruimtelijke ordening:

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

Woningwet:

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

Artikel 2 – Wijze van meten

2.1 Meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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.
- d. 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 en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.
- e. 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.

2.2 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons, dakgoten en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding niet meer dan 0,5 meter bedraagt.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 – Water

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterlopen en waterberging, de aan- en afvoer van oppervlaktewater, met bijbehorende voorzieningen;
- b. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'wonen';
 1. woningen;
 2. bij een woning behorende voorzieningen, zoals bijbehorende bouwwerken, (aanleg)steigers, pontons en kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Water' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals keerwanden, (natuurvriendelijke) oevers, beschoeiingen, duikers, bruggen, gemalen en dergelijke.

3.2.2 Ter plaatse van aanduiding 'wonen'

In afwijking van het bepaalde in artikel 3.2.1 mag ter plaatse van de aanduiding 'wonen' gebouwd worden, met dien verstande dat:

- a. het aantal woningen binnen het plangebied niet meer dan 18 mag bedragen;
- b. het aantal woningen binnen het aanduidingsvlak 'wonen' niet meer dan het met de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal mag bedragen;
- c. bouwwerken uitsluitend op pontons mogen worden gerealiseerd, met uitzondering van de in artikel 3.1 onder b benoemde, bij een woning behorende voorzieningen;
- d. maximaal 50% van het oppervlak binnen het aanduidingsvlak 'wonen' gebruikt mag worden voor pontons;
- e. het bebouwingspercentage van pontons niet minder dan 65% mag bedragen;
- f. de bouwhoogte niet meer dan 9,5 meter mag bedragen;
- g. de buitenruimte behorende bij een woning is vormgegeven als balkon, loggia of (dak)terras.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Aan huis gebonden beroep of bedrijf

Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of bedrijf, met dien verstande dat:

- 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. de gevel en dakrand van de woning niet worden gebruikt ten behoeve van reclame-uitingen;
- c. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking hebben op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
- d. er geen detailhandel plaatsvindt, tenzij als ondergeschikt onderdeel van het aan huis

gebonden beroep of bedrijf.

3.3.2 Dakterras

Het dak van een woning mag gebruikt worden als dakterras, met dien verstande dat de hoogte van een afscheiding rondom een terras niet meer dan 1,20 meter mag bedragen en deze past binnen de in artikel 3.2.2 onder f genoemde maximum bouwhoogte.

Artikel 4 – Waarde - Archeologie

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

4.2 Bouwregels

4.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning 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 bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 4.3.1.

4.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

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

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

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

4.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 4.3.2 onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan de onderwaterbodem en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

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

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

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- c. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;

4.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

4.3.4 Vergunning

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

4.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

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

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 5 – Antidubbelregel

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 6 – Algemene afwijkingsregels

6.1 Afwijking toegestane bouwhoogte architectuur

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag c.q. kap/schuin dakvlak, dan wel ten behoeve van de realisatie van een dakterras.

Artikel 7 – Voorwaardelijke verplichting over parkeren

7.1 Parkeerbehoefte

- a. Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 (oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik) is slechts toegestaan als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen.
- b. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in de bijlage Parkeernormen behorende bij deze regels.

7.2 Nadere regels

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

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

7.3 Afwijken van de regels

7.3.1 Voorwaarden omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in 7.1 indien:

- a. uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning over te leggen parkeerbalans blijkt, dat door middel van dubbelgebruik voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn;

- b. de aanvrager van een omgevingsvergunning de parkeereis door middel van een parkeereisovereenkomst financieel compenseert aan de gemeente Rotterdam en met de verwezenlijking van het bouwplan, naar het oordeel van burgemeester en wethouders, een gemeentelijk belang is gemoeid;
- c. er sprake is van een totale gebiedsontwikkeling en naar het oordeel van burgemeester en wethouders een gemeentelijk belang rechtvaardigt dat op straat parkeerplaatsen worden gebruikt;
- d. de onderdelen a tot en met c zich niet voordoen en naar het oordeel van burgemeester en wethouders met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

7.3.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij de omgevingsvergunning nadere regels stellen aan de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in 7.3.1.

7.4 Vaststellen beleidsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd beleidsregels vast te stellen, welke in de plaats treden van de in dit artikel opgenomen parkeernormen (inclusief de bijbehorende bijlage).

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 8 – Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht bouwwerken

8.1.1 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.

8.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen éénmalig afwijken van het bepaalde in 8.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

8.1.3 Het bepaalde in 8.1.1 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.

8.2 Overgangsrecht gebruik

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

8.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 8.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

8.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in 8.2.1, 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.

8.2.4 Het bepaalde in 8.2.1 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 9 – Slotregel

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

PARKEERNORMEN

Parkeernormen voor de oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik, inclusief gebiedsindeling behorend bij de algemene regel 'voorwaardelijke verplichting over parkeren' (artikel 7).

Artikel 1 Indeling van het gebied van de gemeente

Begripsbepalingen

1. Parkeerzone A:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 paars zijn gekleurd.
2. Parkeerzone B:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 groen zijn gekleurd.
3. Parkeerzone C:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 noch tot zone A, noch tot zone B behoren.
4. Sector 1:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 paars zijn gekleurd.
5. Sector 2:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 oranje zijn gekleurd.
6. Sector 3:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 geel zijn gekleurd.
7. Sector 4:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 groen zijn gekleurd.

Artikel 2 Onderverdeling gebouwen naar bestemming

1. Capaciteit parkeergelegenheid Werken, Winkelen, Horeca, Sport en Recreatie, Gezondheidszorg, Onderwijs en Cultuur.
2. De capaciteit van de parkeergelegenheid ten behoeve van de in lid 1 bedoelde categorieën van gebouwen is opgenomen in de bij deze bijlage behorende tabel.

Artikel 3 Vaststelling parkeercapaciteit

De capaciteit van een parkeergelegenheid wordt in hele getallen vastgesteld. In voorkomende gevallen vindt afronding op de gebruikelijke wijze plaats, derhalve bij 0,5 of meer naar boven en bij minder dan 0,5 naar beneden.

Artikel 4 Berekening parkeercapaciteit bij verbouwingen

Bij een verbouwing, niet zijnde sloop/nieuwbouw, waarbij de parkeerdruk toeneemt, wordt het aantal parkeerplaatsen, vereist volgens de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel, verminderd met het aantal parkeerplaatsen dat vereist was of zou zijn voor de verbouwing.

Artikel 4a Afwijking 55-pluswoningen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van de in deze bijlage opgenomen tabel met normen voor parkeren indien sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van ten minste 65 m² die nadrukkelijk bestemd is als huisvesting voor 55-plussers, een en ander tot een norm van 0,6 stallingsplaats per woning.

Artikel 5 Ontheffing parkeereis

Een parkeereis wordt niet gesteld bij een verbouwing waarbij noch een wijziging in het gebruik van het gebouw, noch een uitbreiding van het vloeroppervlak ervan plaats vindt.

Artikel 6 Supermarkt

Als supermarkt worden aangemerkt winkelbestemmingen met een bruto vloeroppervlak van 600 m² of meer.

Artikel 7 Afwijkingen van de tabel

Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan bij de vaststelling van de capaciteit van een parkeergelegenheid worden afgeweken van de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel.

De capaciteit van een parkeergelegenheid ten behoeve van gebouwen, welke niet in de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel voorkomen, wordt per geval vastgesteld. Daarbij wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare gebouwen, vermeld in deze tabel.

Tabel

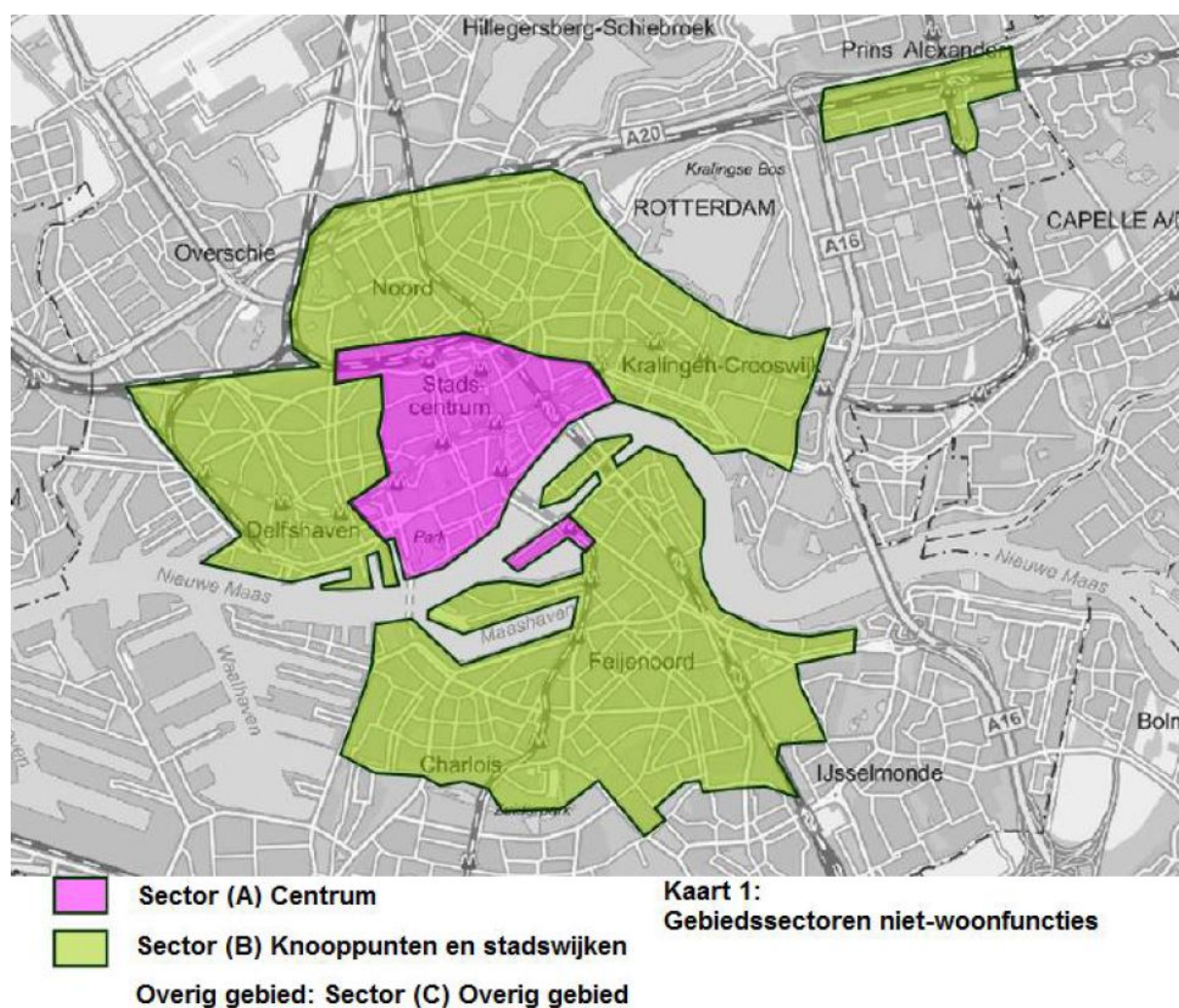
Gebruiksoppervlakte (m ²)	Sector 1 Stallingsplaatsen per woning	Sector 2 Stallingsplaatsen per woning	Sector 3 Stallingsplaatsen per woning	Sector 4 Stallingsplaatsen per woning
< 40	0,1	0,1	0,1	0,1
40 - 65	0,6	0,6	0,6	0,6
65 - 85	0,6	0,8	1,0	1,4
85 - 120	1,0	1,0	1,2	1,6
120+	1,2	1,2	1,4	1,8

Per 100 m ² bvo, tenzij anders vermeld	Parkeerzone A Centrum	Parkeerzone B Knooppunten en stadswijken	Parkeerzone C Overig gebied
	MAX.	MIN.	MIN.
Werken			
Kantoor met baliefunctie (banken, postkantoren)*	1,20	2,00	2,50
Kantoor*	0,76	1,00	1,20
Arbeidsintensief / bezoekers intensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc)*	0,67	1,20	2,00
Bedrijfsverzamelgebouw	0,72	0,80	0,80
Winkelen			
Winkel***	0,38	2,50	2,50
Supermarkt***	0,38	2,50	2,50
Grootschalige detailhandel***	n.v.t.	4,50	5,50
Bouwmarkt / tuincentrum / kringloopwinkel	n.v.t.	2,20	2,20
Showroom**	0,26	0,60	1,00
Sport en recreatie			
Gymzaal / sporthal binnen [#]	0,08	1,70	2,00
Sportveld buien (per ha netto terrein) ^{##}	0,65	13,00	13,00
Dansstudio / sportschool	0,10	2,00	3,00
Squashbaan (per baan)	0,10	1,00	1,00

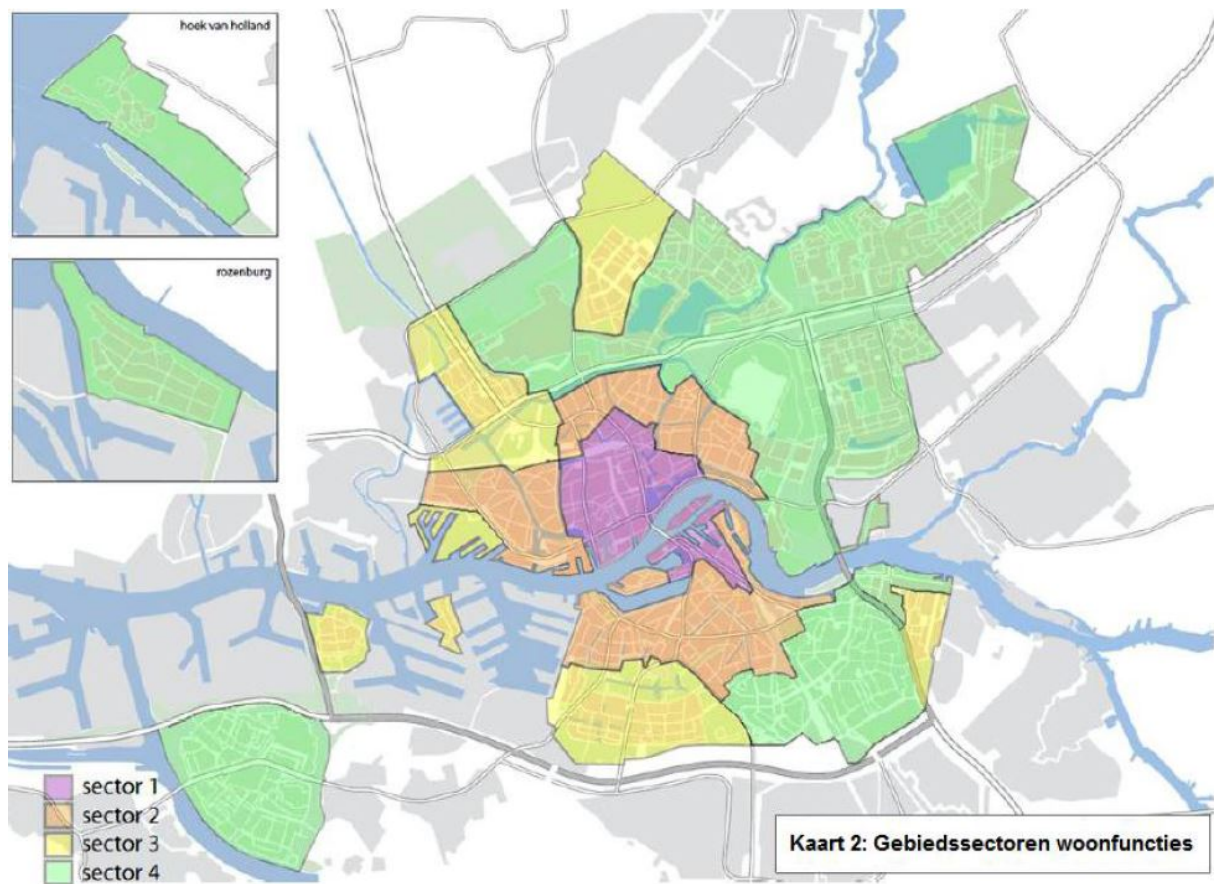
Tennisbaan (per baan)	0,20	2,00	2,00
Golfbaan (per hole)	n.v.t.	n.v.t.	6,00
Bowlingcentrum / biljartzaal (per baan/tafel)	0,08	1,50	1,50
Zwembad (per 100 m ² opp. bassin)	0,70	8,00	9,00
Volkstuinen / nutstuinen (per tuin)	0,30	0,30	0,30
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,30
Jachthaven (per ligplaats)	0,05	0,50	0,50
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	0,03	4,00	5,00
Overdekte speeltuin / hal	0,30	3,00	3,00
Cultuur			
Museum / bibliotheek	0,02	0,50	0,90
Bioscoop / theater / schouwburg (per zitplaats)	0,01	0,10	0,20
Sociaal cultureel centrum / wijkgebouw / rouwcentrum	0,10	1,00	1,00
Religiegebouw (kerk, moskee, etc.; per zitplaats / bezoekersplaats)	0,01	0,10	0,10
Begraafplaats (per gelijktijdige uitvaart)	15,00	15,00	15,00
Horeca			
Café / bar	0,40	4,00	6,00
Restaurant	1,60	8,00	12,00
Hotel (per kamer)	0,50	0,50	0,50
Discotheek / feestruimte	0,70	7,00	10,00
Cafetaria / snackbar	0,40	4,00	6,00
Onderwijs			
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf / buitenschoolse opvang****	1,00	1,00	1,00
Basisonderwijs (per leslokaal van 30 II)	0,50	0,50	0,50
Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo; per leslokaal van 30 II)	0,50	0,50	0,50
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	0,50	2,00	3,00
Gezondheidszorg			
Ziekenhuis (per bed)	1,50	1,50	1,50
Verpleeghuis (per wooneenheid)	0,50	0,50	0,50
Apotheek	1,70	1,70	1,70
1 ^e lijn gezondheidszorg (huisarts, tandarts, therapeut; per behandelkamer)	0,53	2,00	3,00

Verwijzingen
* 1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ²
** 1 arbeidsplaats = 35 - 50 m ²
*** 1 arbeidsplaats = 40 m ²
**** 1 arbeidsplaats = 60 - 65 m ²
Gymlokalen met alleen een schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats
Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveld en toiletten

Kaart 1 Gebiedssectoren niet-woonfuncties



Kaart 2 Gebiedssectoren woonfuncties



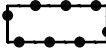
III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV VERBEEELDING



VERKLARING

Plangebied

 Havenlofts Nassauhaven

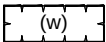
Enkelbestemmingen

 WA Water

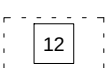
Dubbelbestemmingen

 Waarde - Archeologie

Functieaanduidingen

 wonen

Maatvoeringen

 maximum aantal wooneenheden

project:
Havenlofts Nassauhaven

gemeente:
Rotterdam

fase: Bestemmingsplan (vastgesteld)

opdrachtgever:
gemeente Rotterdam

datum : 8 september 2016

schaal: 1 : 1.500

identificatienummer: NL.IMRO.0599.BP2108Nassauhaven-va01

ondergrond: o_NL.IMRO.0599.BP2108Nassauhaven-va01



Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl
tel: 06-48384580