

Bestemmingsplan Forum Rotterdam

Toelichting

projectnummer RM110078

Opdrachtgever: Multi Vastgoed

Versienummer: 4.0

Datum: 2 juni 2016

Auteur: drs. I. M. Dias

Controle: drs. ing. E. Scheer

Paraaf: _____

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging en begrenzing.....	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan.....	7
2 Beleid	10
2.1 Rijksbeleid.....	10
2.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	10
2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	10
2.2 Provinciaal beleid.....	12
2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit	12
2.3 Gemeentelijk beleid	14
2.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030	14
2.3.2 Binnenstad als City Lounge, binnenstadplan 2008-2020	14
2.3.3 Hoogbouwvisie 2011	15
2.3.4 Verkeersplan Binnenstad: City Lounge Bereikt.....	16
2.3.5 Ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier	16
2.3.6 " WNKLN N RTTRDM"	18
2.3.7 Horecanota Rotterdam 2012-2016	18
2.3.8 Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020.....	19
2.3.9 Actieprogramma aanpak kantorenleegstand.....	20
2.3.10 Woonvisie Wonen in Rotterdam.....	20
2.3.11 Beleidsnota Archeologie 2008-2011, Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), Archeologieverordening Rotterdam.....	21
2.3.12 Beleidsnota 'Collectie Rotterdam, Monumentenbeleid 2005-2008' en de Monumentenverordening Rotterdam 2003	21
3 Planbeschrijving	23
3.1 Plan.....	23
3.1.1 Programma	24
3.2 Juridische planbeschrijving	25
4 Water.....	25
4.1 Beleidskader	25
4.2 Samenwerking met de waterbeheerder.....	26
4.3 Huidige watersysteem.....	27
4.4 De wateropgave.....	28
5 Ruimte.....	29
5.1 Planologie.....	29
5.2 Ladder van duurzame verstedelijking	29
5.2.1 Toepassen van de Ladder voor duurzame verstedelijking	29
5.2.2 Woningen.....	31
5.2.3 Voorzien behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied.....	32
5.2.4 Passende ontsluiting.....	32
5.2.5 Verkeer en parkeren	32
5.2.6 Ontsluiting langzaam verkeer	32
5.2.7 Ontsluiting openbaar vervoer	33
5.2.8 Parkeren auto.....	33
5.2.9 Expeditie-verkeer	34
5.3 Archeologie en cultuurhistorie	36

6	Milieu	38
6.1	Bedrijven en milieuzonering.....	38
6.2	Bodem.....	39
6.3	Ecologie.....	40
6.4	Externe veiligheid.....	42
6.5	Geluid.....	43
6.6	Luchtkwaliteit.....	46
6.7	M.e.r.-beoordeling.....	48
6.8	Windhinder	49
6.9	Bezonning	50
6.10	Duurzaamheid en energie.....	51
6.10.1	Duurzaam bouwen.....	52
6.10.2	Duurzame energie	52
6.10.3	Groene daken	52
6.10.4	Transformatie en duurzaamheid.....	53
6.11	Niet gesprongen explosieven	53
7	Uitvoerbaarheid	55
7.1	Financiële uitvoerbaarheid.....	55
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	55

Bijlagen

- 1) Verkeerssituatie Forum Rotterdam, kenmerk: AVG120/Hft/0427.01, Goudappel Coffeng, d.d. 22 april 2016
- 2) Forum Rotterdam, Ruimtelijke effectstudie, WPM Groep, maart 2015
- 3) Forum te Rotterdam, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Rapportnummer GF 16081-1-RA-002 d.d. 8 oktober 2015
- 4) Forum te Rotterdam, Geluid in de omgeving ten gevolge van de expeditie van Forum te Rotterdam Rapportnummer GF 16081-2-RA-004 d.d. 18 maart 2016
- 5) Ecologische onderbouwing Forum Rotterdam, kenmerk: R001-4755801MGK-pda-V03-NL, Tauw bv, 8 november 2011
- 6) Nader onderzoek vleermuizen en gierzwaluw bij Forum te Rotterdam, Kenmerk R004-4755801VJW-lyv-V01-NL, Tauw bv, 12 november 2012
- 7) Nader onderzoek vleermuizen en gierzwaluw bij Forum te Rotterdam, Kenmerk R001-1230062XAB-nda-V03-NL Tauw bv 23 oktober 2015,
- 8) Forum Rotterdam Bezonningsonderzoek, rapportnummer OO/LA//GA 16081-1-RA-003, Peutz bv, 18 augustus 2015
- 9) Forum Rotterdam Windklimaatonderzoek met behulp van windtunnel, rapportnummer GG 16081-2-RA-002, Peutz bv, 13 mei 2015
- 10) Verkennend bodemonderzoek Coolsingel 119 en Binnenwegplein 3-5 te Rotterdam, projectnummer 122102, versie 2.0, BK Groep, 17 september 2012

- 11) Nader bodemonderzoek Van Oldenbarnevelthof in Rotterdam, rapportnummer 205439-10/R01, Envita Nijmegen B.V., 17 juli 2015
- 12) Rotterdam Forum Coolsingel een bureauonderzoek en een verkennend inventariserend-veldonderzoek door middel van grondboringen, kenmerk BOORrapporten 540, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, juli 2012
- 13) Rotterdam Forum, een verkennend historisch onderzoek in het kader van het archeologisch onderzoek twee molens en een ziekenhuis, kenmerk: BOORnotitie 17, Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam, september 2012

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Multi Veste 276 B.V. (hierna: “Multi”) is doende met de ontwikkeling van het grootschalige project “Forum Rotterdam”, dat is voorzien aan de Coolsingel te Rotterdam. Op 2 juli 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders van uw gemeente vergunning verleend aan Multi voor de sloop, renovatie en nieuwbouw van het multifunctioneel project Forum Rotterdam, hierna kortheidshalve Forum-1.

Het ruimtelijk concept van de ‘kubus’ is noodzakelijkerwijs verlaten. De complexiteit, lange bouwtijd en grote afhankelijkheid van veel partijen zijn hiervoor de belangrijkste redenen.

Het heeft geleid tot het ontwikkelen van een nieuw plan, waarbij de bestaande bebouwing zoveel mogelijk wordt behouden en vooral op maaiveld een wijziging aangebracht wordt. In dit nieuwe plan worden woningen, kantoorruimte, horeca en detailhandel binnen het projectgebied gerealiseerd. Het nieuwe bouwplan wijkt af van het eerdere plan Forum-1 waarvoor een omgevingsvergunning was verleend. Er is er nu voor gekozen om het nieuwe bouwplan middels een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing

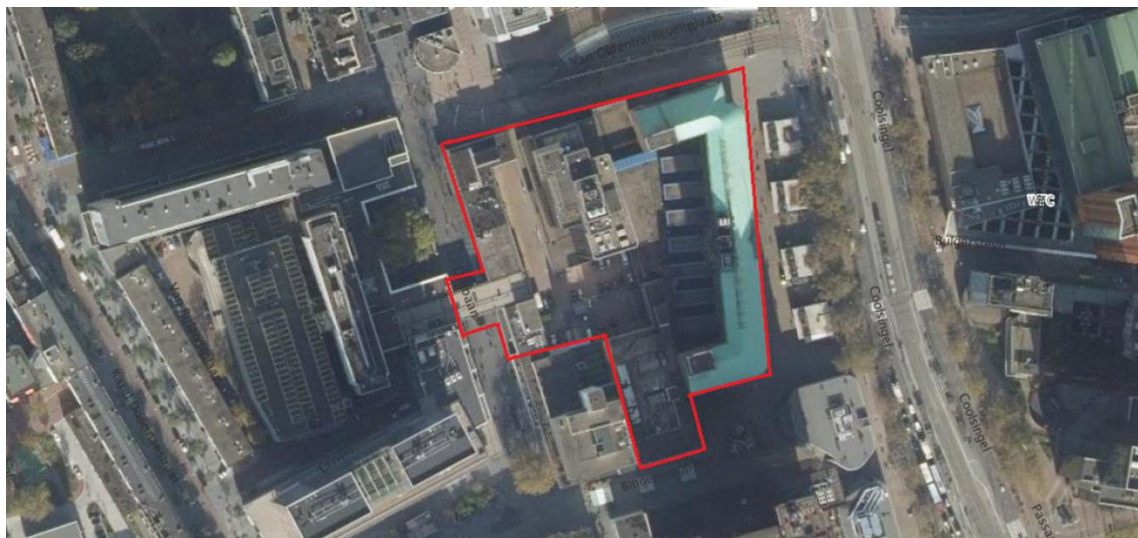
Forum is voorzien in het hart van Rotterdam, aan de Coolsingel. De locatie ligt midden in het winkelhart van Rotterdam. Het project zal zijn gelegen op de plek waar de drie drukste en belangrijkste winkelroutes van Rotterdam samenkomen, te weten de Lijnbaan, het Binnenwegplein en de Beurstraverse (‘Koopgoot’). Onderdeel van het plangebied is het monumentale bankgebouw van de ABN-AMRO dat zal worden geïntegreerd in het project.

figuur 1: globale ligging onderzoekslocaties (bron: Google Maps)



Forum wordt omsloten door de Van Oldenbarneveltplaats, de Lijnbaan, het Binnenwegplein en de Coolsingel.

figuur 2: globale ligging onderzoekslocatie



1.3 Vigerend bestemmingsplan

De gronden waarop Forum is voorzien, zijn gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan "Coolingsingel e.o.". Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 2 december 1993 en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland. Het bestemmingsplan is op 16 januari 1996 onherroepelijk geworden.

Forum zal voor het overgrote deel worden gerealiseerd op gronden met de bestemming Stadscentrum zone III, IV en V. Daarnaast is een gedeelte van het project voorzien op gronden met de bestemmingen Stadscentrum zone I en Stadscentrum zone II.

In beginsel past de ontwikkeling van een multifunctioneel gebouw ter plaatse binnen de bestemming Stadscentrum, zo volgt uit de planvoorschriften:

figuur 3: uitsnede voorschriften bestemmingsplan

De voor "stadscentrum" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsruimte met de daarbij behorende bouwwerken van verkeerstechnische aard, trambanen met bijbehorende voorzieningen en straatmeubilair *in zone I*;
- b. gebouwen, waarin zijn toegestaan:

in zone I

- winkels en horeca in één bouwlaag uitsluitend ter plaatse van de op de plankaart daartoe gegeven aanduidingen.
- voor zover onder peil gelegen en van een rechtstreekse verbinding met de straat voorzien: winkels, horeca en verblijfsruimte, ter plaatse van de aanduiding "winkels beneden straatpeil toegestaan";

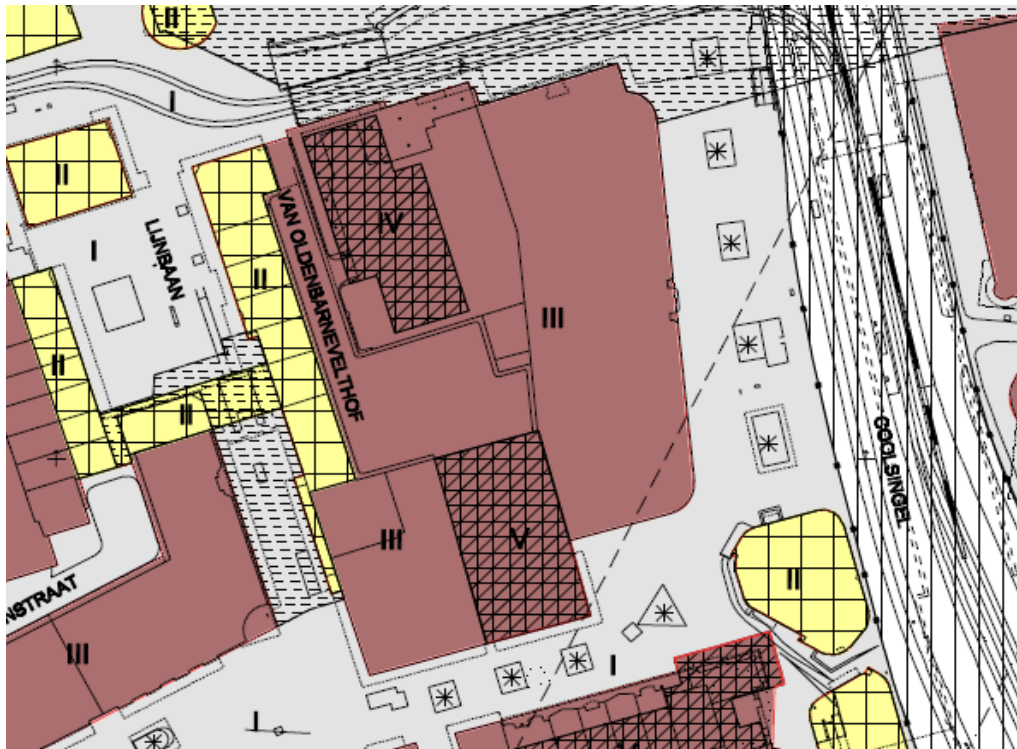
in zone II

- op de begane grond: winkels, horeca en ontsluitingswegen, alsmede voorzieningen voor het functioneren van de op de verdiepingen gesitueerde bestemmingen, zoals ontsluitingen en dergelijke;
- op de verdiepingen: winkels, horeca, woningen, kantoren en bijzondere doeleinden, voor zover de toegestane hogere grenswaarden in gevolge de Wet geluidhinder niet worden overschreden;

in zone III t/m V

- op de begane grond:
winkels, horeca, bijzondere doeleinden, parkeervoorzieningen en ontsluitingswegen, alsmede voorzieningen voor het functioneren van de op de verdiepingen gesitueerde bestemmingen, zoals ontsluitingen en dergelijke;
- op de verdiepingen:
winkels, horeca, woningen, kantoren, parkeervoorzieningen, woningen en bijzondere doeleinden voor zover de toegestane hogere grenswaarden in gevolge de Wet geluidhinder niet worden overschreden.

figuur 4: uitsnede Cityportal Rotterdam



BESTEMMINGEN

		MAX. BOUWHOOGTE ART.	
I	STADSCENTRUM (ZONE I)	5m.	2
II	STADSCENTRUM (ZONE II)	10m.	
III	STADSCENTRUM (ZONE III)	40m.	
IV	STADSCENTRUM (ZONE IV)	70m.	
V	STADSCENTRUM (ZONE V)	100m.	
	VERKEERSDOELEINDEN		3

Op enkele punten is het plan in strijd met de voorschriften van het bestemmingsplan. Dit betreft de volgende punten:

1. De balkons van het tot woningen te transformeren bestaande kantoorgebouw zijn gelegen in Stadscentrum zone III alwaar een toegestane hoogte geldt van 40 meter;
2. De entree van de "G-Star" krijgt een andere verschijningsvorm en komt gedeeltelijk te liggen in Stadscentrum zone I alwaar een toegestane hoogte geldt van 5 meter;
3. Ondergronds bouwen (de kelderverdiepingen van Forum);

4. De gevel van de winkels gelegen aan de Lijnbaan komen voor een klein deel naar voren te liggen in Stadscentrum zone I.

Naar aanleiding van deze strijdigheden en ten behoeve van het realiseren van een nieuw actueel planologisch kader, is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

Relatie met het Ontwerp bestemmingsplan Lijnbaankwartier- Coolsingel

In eerste instantie maakte het in 2013 vergunde Forum-1 onderdeel uit van het bestemmingsplan “Lijnbaankwartier-Coolsingel”. In het ontwerpbestemmingsplan “Lijnbaankwartier-Coolsingel” is deze vergunde situatie van het ‘oude’ plan Forum-1 (de kubus) opgenomen. Het voorliggende plan gaat echter uit van het gebruik van de bestaande kantoorstoren en gebouwen. De toren wordt grondig gerenoveerd en daarnaast wordt het binnenterrein op maaiveldniveau dichtgezet ten behoeve van detailhandel. Het nieuwe plan is derhalve strijdig met de regels uit het bestemmingsplan “Lijnbaankwartier-Coolsingel”. Om deze reden is besloten om Forum niet langer op te nemen in het bestemmingsplan “Lijnbaankwartier-Coolsingel”, maar hier een aparte planologische procedure voor te doorlopen.

2 Beleid

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daarvoor beperkt. Hierdoor is onder andere de aanwijzing van nationale landschappen vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer. Alleen voor de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad worden deze afspraken nog gemaakt. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat ook naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Op dit moment legt het Barro geen restricties op voor de onderhavige locatie.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie heeft verschillende nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak en de structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en de Pieken in de Delta.

De rijksoverheid streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Voorbeelden hiervan zijn de ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys.
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed.
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent dan wel in beheer bij het Rijk is. Voorbeelden hiervan zijn de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook bescherming van de gezondheid van inwoners.

In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. De nationale belangen, die worden benoemd, betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en het behoud en de versterking van natuur en cultuurhistorische waarden. Geen van deze nationale belangen zijn van toepassing op dit project en daarmee wordt wat dit betreft de vaststelling van beleid overgelaten aan de provincie en de gemeente.

2.1.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De ladder voor duurzame verstedelijking is neergelegd in artikel 3.1.6 lid 2 Bro (dat per 1 oktober 2012 in werking is getreden). Tegelijkertijd is in artikel 1.1.1 lid 1 Bro een aantal voor de ladder relevante begrippen nader gedefinieerd:

- **bestaand stedelijk gebied:** bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- **stedelijke ontwikkeling:** ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 Bro is uitgebreid met twee leden die de werking van de ladder uitleggen. De tekst van de leden 2 en 3 van dit artikel luidt respectievelijk:

- **lid 2:** De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
 - b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
 - c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.
- **lid 3:** Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op een provinciale verordening die een locatie voor stedelijke ontwikkeling aanwijst.

Toelichting op gebruik

In de toelichting op de wijziging van art 3.1.6 Bro is de wetswijziging als volgt gemotiveerd: "Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Daarom voegt artikel II van dit besluit een tweetal nieuwe leden toe aan artikel 3.1.6 van het Bro, op grond waarvan overheden - indien zij een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk willen maken - standaard een aan-

tal stappen dienen te zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen zijn geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen. Dat zou voorbij gaan aan de specifieke lokale omstandigheden, die van invloed zijn op de inpassing van ruimte vragende functies en het regionale maatwerk dat de overheden moeten kunnen leveren. De stappen die worden gevraagd, bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied, maar ook met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte, en voor de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt”.

Voor de projectlocatie geldt dat het gaat om de herstructurering van een binnenstedelijk gebied, waarbij bestaande bebouwing waaronder het monumentale ABN-AMRO bankgebouw wordt herontwikkeld ten behoeve van huisvesting van de beoogde functies. De functies die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, waren reeds toegestaan onder de voorheen geldende planologische regimes. Dit betekent dat de ladder van duurzame verstedelijking strikt genomen niet van toepassing is. Niettemin zijn de treden van de ladder bij de voorbereiding van het bestemmingsplan wel doorlopen. Deze treden worden gemotiveerd in paragraaf 5.1 van deze toelichting.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit

Vastgesteld door Provinciale Staten op 9 juli 2014

De Structuurvisie “Ruimte en mobiliteit” bestaat uit de visie, de Verordening ruimte 2014 en de programma’s “Ruimte” en “Mobiliteit”.

De Visie ruimte en mobiliteit omvat de doelen van het provinciale beleid en is zelfbindend voor de provincie. In de programma’s “Mobiliteit” en “Ruimte” worden de doelen uitgewerkt en is een realisatiestrategie opgenomen. Per doel is aangegeven welke instrumentenmix wordt ingezet. Sommige doelen en projecten kan de provincie zelf realiseren, maar voor de meeste doelen en projecten heeft de provincie andere partijen nodig. Dit kan zowel via de informele weg, middels overleg en het maken van afspraken, als via de formele weg, door het inzetten van het juridisch instrumentarium van de Wro. Onderdeel van dit instrumentarium zijn bijvoorbeeld de zienswijze, de aanwijzing, het inpassingsplan en de verordening. De Verordening ruimte 2014 bevat regels over de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen of daarmee gelijkgestelde plannen.

Het plangebied is volgens de Verordening ruimte 2014 gelegen binnen stads- en dorpsgebied. “Stads- en dorpsgebied” wordt in de structuurvisie gedefinieerd als: “aaneengesloten bebouwd gebied, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen”. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om het bestaand stads- en dorpsgebied beter te benutten, door herstructurering, intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied, met een beperkte toevoeging van nieuwe detailhandelsfuncties. 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.

Met betrekking tot het beleidsaspect “detailhandel” bepaalt de Verordening ruimte 2014 dat nieuwe detailhandelsontwikkeling in overeenstemming moet zijn met het in het Programma ruimte beschreven ontwikkelingsperspectief voor de daarin benoemde te ontwikkelen centra,

te optimaliseren centra en de overige aankoopplaatsen. Op grond van het Programma ruimte kan het winkelareaal in Rotterdam centrum worden uitgebreid, onder voorwaarde van het toepassen van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze voorwaarde is niet van toepassing indien de beoogde ontwikkeling slechts voorziet in de toevoeging van zogeheten “gemakswinkels” met een assortiment dat aansluit op de lokale behoefte. In geval dat sprake is van herstructurering en herontwikkeling van bestaande detailhandel volgt er ook geen wettelijke verplichting om de Ladder voor duurzame verstedelijking te doorlopen. De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt in paragraaf 5.2 behandeld.

Verder bepaalt de Verordening ruimte met betrekking tot het beleidsaspect “detailhandel” dat nieuwe detailhandelsvestigingen, die groter zijn dan 2.000 m² BVO, alleen wenselijk zijn binnen of direct aansluitend op bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken. Bovendien dient op basis van de Verordening ruimte 2014 bij een bestemmingsplanwijziging die voorziet in een uitbreiding van detailhandelsoppervlak met meer dan 2.000 m² BVO, middels een distributieplanologisch onderzoek te worden aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Mede met oog hierop dient tevens advies te worden gevraagd aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland.

Met betrekking tot het beleidsaspect “kantoren” bepaalt de Verordening ruimte 2014 dat bestemmingsplannen enkel kunnen voorzien in nieuwe kantoren binnen de invloedssfeer van bestaande in de Verordening ruimte aangewezen concentratielocaties.

In artikel 1.2 lid 3 van de Verordening ruimte en de bijbehorende toelichting bij dit artikel wordt gedefinieerd wat onder ‘bestaand gebruik’ en ‘nieuw gebruik’ dient te worden verstaan. Bestaand gebruik wordt gedefinieerd als hetgeen planologisch mogelijk is op het moment van inwerkingtreding van de Verordening ruimte op grond van een bestemmingsplan, een bij omgevingsvergunning toegestane afwijking van het bestemmingsplan of in overeenstemming met de Verordening ruimte zelf tot stand is gekomen, dan wel waarvoor ontheffing van de Verordening ruimte is verleend. In de toelichting bij dit artikel wordt opgemerkt dat het begrip ‘nieuw’ kan worden beschouwd als tegenhanger van het begrip ‘bestaand’.

Onderliggend bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe m² oppervlakte aan woningen, kantoren of detailhandel ten opzichte van wat reeds planologisch mogelijk was op grond van het vigerende bestemmingsplan Coolsingel e.o. en de op basis daarvan verleende omgevingsvergunning. Onderliggend plan voorziet dus niet in nieuwe ontwikkelingen in de zin van de Verordening ruimte 2014 voor wat betreft woningen, kantoren of detailhandel.

Desalniettemin wordt voldaan aan de vereisten uit de Verordening ruimte die aan de ontwikkeling van nieuwe detailhandel en kantoren worden gesteld. Niet alleen in planologisch opzicht, maar ook ten opzichte van de huidige feitelijke situatie voorziet het plan namelijk niet in nieuwe oppervlakte aan kantoorruimte. Slechts de thans bestaande ABN AMRO kantoorruimte zal namelijk gedeeltelijk worden herontwikkeld.

Op grond van bovenstaande geldt ook dat geen sprake is van nieuwe detailhandelsontwikkeling in de zin van de Verordening ruimte 2014. Desalniettemin wordt aan de in de Verordening ruimte gestelde eisen voor nieuwe detailhandelsontwikkeling voldaan. De detailhandelsontwikkeling wordt namelijk voorzien binnen bestaande winkelconcentraties in het centrum van Rotterdam. Tevens is middels een distributieplanologisch onderzoek van de WPM groep aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Ook is advies gevraagd aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland met betrekking tot het aspect detailhandel voor onderliggend bestemmingsplan. De

adviescommissie heeft positief geadviseerd op 22 maart 2016. Voorliggend bestemmingsplan past binnen de regels voor ruimtelijke kwaliteit. Met de herstructurering wordt verouderde bouw gerenoveerd en deels vervangen door nieuwbouw en wordt de huidige ruimtelijke kwaliteit van het plangebied verhoogd. Het centrumstedelijk wonen wordt geïntensiveerd en de herstructurering leidt tot een flinke afname van verouderde kantoorruimte op een zeer centraal gelegen locatie. Gelet op het voorgaande is de met het bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakte herontwikkeling in lijn met het beleid van de provincie Zuid-Holland.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor zijn hoogopgeleide bewoners.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar).

Het bestemmingsplan Forum past binnen de uitgangspunten van de Stadsvisie door een leegstaand kantoorpand in het centrum van Rotterdam te transformeren naar woningbouw en de reeds bestaande detailhandel in de plint te versterken, mede door de komst van een Primark. Daarmee wordt bijgedragen aan de in de Stadsvisie verwoorde ambitie om de binnenstad van Rotterdam aantrekkelijker te maken.

2.3.2 Binnenstad als City Lounge, binnenstadplan 2008-2020

Vastgesteld op 4 december 2008 door de Rotterdamse gemeenteraad De verdere ontwikkeling van de binnenstad staat centraal in het stedelijk beleid van Rotterdam. De verdichting, die in de jaren tachtig is ingezet, zet versneld en versterkt door. Als belangrijke taak van de gemeente in de verdere ontwikkeling van de binnenstad zien wij dan ook het stimuleren van initiatieven met kwaliteit. Dat is nodig voor een succesvolle ontplooiing van de binnenstad.

De tien belangrijkste punten om tot een City Lounge te komen:

1. Verder verdichten van de binnenstad om te komen tot meer stedelijkheid. Dit dient te worden gerealiseerd middels de bouw van 5000 woningen voor 2015 en het ontwikkelen van meer en betere commerciële en publieke voorzieningen.
2. Transformeren van de buitenruimte tot visitekaartje van de stad, door de buitenruimte in het hart van de binnenstad op hoog niveau in te richten en te beheren.
3. Creëren van een nieuwe balans tussen auto, fietser en voetganger in het verkeersbeleid; concentreren van parkeeraccommodatie voor bezoekers aan de rand, waardoor in het hart van de binnenstad meer ruimte komt voor de voetganger.
4. Realiseren van een beter leefmilieu en een betere leefbaarheid in de stad, door het bevorderen van schone lucht, minder herrie, en meer en beter groen.

5. Aanscherpen van hoogbouwbeleid in het licht van de nieuwe vereisten, ter verbetering van het comfort en de beleving op straatniveau.
6. Inzetten van cultuurhistorisch erfgoed, de monumenten en de architectuur, als kansen bij (her)ontwikkeling.
7. Verbeteren van publieke gebruiksmogelijkheden van de rivierstad door het faciliteren van particulier initiatief. Na 2015 dienen de mogelijkheden voor ingrijpendere ontwikkelingen, bijvoorbeeld tunnelaanleg aan de Boompjes te worden onderzocht.
8. Concentreren van nieuwe centrum stedelijke culturele voorzieningen in het centrumgebied in het algemeen en in de focusgebieden in het bijzonder.
9. Stimuleren van concentratie van nieuwbouwkantoren in het stationskwartier (inclusief Noordkant Lijnbaankwartier) en in de omgeving van de Wilhelminapier.
10. Voorrang geven aan initiatieven van marktpartijen die bereid zijn zich op de lange termijn te committeren aan integrale gebiedsontwikkeling op het ambitieniveau van de binnenstad als City Lounge.

De metafoor voor de kernopgave bestaat eruit de binnenstad te ontwikkelen als een vitale kwaliteitsplek voor ontmoeting, verblijf en vermaak om zodoende een essentiële bijdrage te leveren aan de Rotterdamse *Quality of life*. Het binnenstadplan geeft een vertaling van 'the City Lounge' voor de binnenstad kwartieren: Centraal District Rotterdam, Oude Westen, Lijnbaankwartier/Coolsingel, Laurenskwartier, EMC/Hoboken, Cool, Wijnhaveneiland/Oude Haven/Boompjes, Scheepvaartkwartier, Kop van Zuid.

Het bestemmingsplan Forum maakt de herstructurering van bestaande gebouwen mogelijk, waarbij nieuwe detailhandel en woningen worden gerealiseerd in het centrum van Rotterdam. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het bevorderen van de binnenstad als City Lounge.

2.3.3 Hoogbouwvisie 2011

Vastgesteld in maart 2011 door de Rotterdamse gemeenteraad

De vastgestelde Hoogbouwvisie 2011 vormt een herijking van het oude hoogbouwbeleid en geldt voor alle nieuwe hoogbouwinitiatieven. De herziening bestaat uit een viertal onderdelen die de kern vormen van dit beleid: de hoogbouwzone en maximum hoogte, de 'continue stad', het klimaat en volume- en "slankheidsregels". Daarnaast zijn er voor gebouwen die tot de hoogbouwzone worden gerekend aanvullende eisen ten aanzien van dak landschappen, beëindiging, parkeren, duurzaamheid en vergunningen.

In Rotterdam kan een lijn worden getrokken die vanaf het Hofplein via de Coolsingel eindigt op het Wilhelminaplein. Dit is de ruggengraat van de Rotterdamse hoogbouw, waar de diverse deelgebieden op aansluiten, de zogenaamde hoogbouw-as. Aan deze as grenzen de locaties waar een concentratie van hoogbouw aanwezig is, namelijk: het Centraal District Rotterdam, het Wijnhaveneiland en de Kop van Zuid. Vanuit hier loopt de hoogbouw in de binnenstad af naar een hoogte van 70 meter, richting de grenzen van de hoogbouwzone. De grens, die in hoofdlijnen de afbakening is voor het hoogbouwbeleid, vormt de brandgrens. Enkele gebieden binnen deze grens hebben specifieke karaktereigenschappen waardoor een verdere verdichting door middel van hoogbouw onwenselijk is. Ook zijn er gebieden buiten deze grens die juist wel voor hoogbouw in aanmerking komen. Voor de hoogbouw in de binnenstad wordt een theoretisch maximale hoogte van 200 meter gesteld. De maximale hoogte is een dynamische begrenzing en groeit mee met de stad.

Hoogbouw moet onderdeel uitmaken van de zogenoemde 'stedelijke laag'. Deze stedelijke laag is het deel van een gebouw dat voor een voorbijganger het meest zichtbaar is: de begane grond en de eerste paar etages. Door de onderbouw ruimer te maken kunnen aantrekkelijke en onaantrekkelijke functies in de plint beter verdeeld worden. Functies die de levendigheid van de stad bevorderen moeten de overhand hebben (woningen, winkels, horeca).

De gemeente heeft gebieden en plekken aangewezen die representatief zijn voor de binnenstad of zich kenmerken door een hoge mate van gebruik. Op deze locaties gelden specifieke regels die zijn gerelateerd aan wind- en schaduwvorming.

De hoogbouwvisie stelt specifieke volume- en slankheidseisen. De onderbouw van een toren moet de hele bouwkvael omvatten. De hoogte van de onderbouw hangt af van de zogenoemde Rotterdamse laag. De bovenbouw mag voor maximaal 50% bebouwd worden. Daarnaast worden er eisen gesteld aan de maximale vloeroppervlaktes.

Aanvullende eisen ten aanzien van dak landschappen en terrassen, parkeren en mobiliteit, duurzaamheid en vergunningenbeleid dragen verder bij aan kwalitatieve hoogbouw in de stad.

In het noordelijk deel van het plangebied aan het Weena en langs de Coolsingel is hoogbouw aanwezig. Op meerdere plekken in de hoogbouwzone is nog ruimte voor hoogbouw. In dit bestemmingsplan wordt geen nieuwe hoogbouw toegestaan. De Hoogbouwvisie is daarmee niet van toepassing. De bestaande toren wordt gerenoveerd en verbouwd tot woontoren.

2.3.4 Verkeersplan Binnenstad: City Lounge Bereikt

Vastgesteld op 3 december 2009 door de Rotterdamse gemeenteraad

Het verkeersplan bevat samenhangend beleid en is gebaseerd op vier pijlers:

- een bereikbare binnenstad voor alle verkeerssoorten;
- een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- een klantgerichte parkeerstrategie gericht op verschillende doelgroepen;
- impuls aan duurzaam vervoer.

Het resultaat is een binnenstad, die goed is verbonden met de omliggende stadswijken door een netwerk van herkenbare en levendige stadsstraten met een aangename stedelijkheid en menging van verkeerssoorten. Het Verkeersplan Binnenstad stuurt op duurzame bereikbaarheid. Er wordt geïnvesteerd in hoge kwaliteit van de fietsvoorzieningen en in haltes voor het openbaar vervoer. Het doorgaande verkeer rijdt niet meer door het hart van de binnenstad, maar is gebundeld op een beperkt aantal hoofdwegen. Vanaf de Ruit wordt geïnvesteerd in een goede doorstroming naar de binnenstad. In combinatie met de parkeerstrategie wordt daarmee de autobereikbaarheid en de economische vitaliteit van de binnenstad gegarandeerd. De P+R-voorzieningen voor zowel bezoekers als werknemers zijn gekoppeld aan de belangrijkste invalswegen en metroverbindingen naar de binnenstad. Aan de rand van de binnenstad komen nieuwe grote parkeergarages (Park en Walk) voor bezoekers, zodat er minder autoverkeer door het hart van de binnenstad rijdt. Verder wordt ingezet op het verbeteren van openbaar vervoer, prijsbeleid om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden, innovatief kleinschalig vervoer en duurzame vormen van stedelijke distributie.

2.3.5 Ontwikkelingsvisie Lijnbaankwartier

Vastgesteld op 21 mei 2013 door het college van burgemeester en wethouders

De gemeente wil - samen met andere stakeholders - het Lijnbaankwartier op de kaart zetten als één van de meest aantrekkelijke binnenstedelijke gebieden in de Benelux. Deze gezamenlijke ambitie willen partijen gaan realiseren door het gebied vanuit de thema's verbinden, versterken en vergroenen verder te ontwikkelen.

De ambitie voor het lijnbaankwartier volgt uit de volgende zeven punten:

1. Inzet op versterking en verbinding van het kernwinkelgebied (mooi voor de massa) en de aangrenzende onderscheidende winkelgebieden (kleinschalig en divers);
2. Een hogere verblijfskwaliteit van de buitenruimte door inzet op de Rotterdamse Stijl, vergroening en een optimaal verkeersnetwerk voor de verschillende gebruikersgroepen;

3. Inzet op een gemengd publieksprogramma in de drie deelgebieden: winkelen, cultuur en uitgaan. Uitgangspunt voor verdere ontwikkeling hiervan is het versterken van de identiteit van het betreffende deelgebied;
4. Versterken van de woonmilieus in de drie deelgebieden (bestaande uit 'Levendig stedelijk en historisch wonen in het Mauritskwartier', 'Hoogstedelijk wonen in een groene setting in het Lijnbaanensemble' en 'Metropolitaan wonen in de Boulevardzone') door in te zetten op aangewezen verdichting strategieën en vraaggericht en gedifferentieerd bouwen. En tevens op het ontwikkelen van nieuwe woningen ten behoeve van een zeer brede, stedelijk georiënteerde doelgroep, aansluitend op de woonmilieus en wensen van de leefstijlen van deze groep;
5. Trefzekere inzet op vergroening ten behoeve van het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus in de Boulevardzone (groene daken en gevels), het Mauritskwartier (groene binnenhoven) en het Lijnbaanensemble (groene daken en hoven);
6. Inzet op een aantrekkelijke binnenstad door een gezamenlijke aanpak van verrommeling in de straten, de binnenterreinen en gebouwen;
7. Concentratie van kantoren aan het Weena en het stimuleren van transformatie en hergebruik van de kantoren aan de Westblaak.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt de ruimte om de ambities, zoals verwoord in de hierboven weergegeven zeven punten, gestalte te geven. De ontwikkeling van Forum zorgt voor een versterking van het kernwinkelgebied en zet in op het versterken van de woonmilieus door de toevoeging van woningen. Bovendien draagt het project bij aan de realisatie van een aantrekkelijke binnenstad. Verrommeling zoals deze nu onder andere wordt ervaren aan de Olderbarneveltplaats wordt binnen het project aangepakt.

2.3.6 "WNKLN N RTTRDM"

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders februari 2012

Vanwege de positie van de binnenstad als belangrijk bovenregionaal aankoopcentrum in Zuid- Holland, heeft het college voor dit gebied in het voorjaar van 2012 reeds een aparte visie vastgesteld, namelijk: "WNKLN N RTTRDM". Aan de ambitie voor de binnenstad liggen in deze visie vier uitgangspunten ten grondslag, namelijk:

1. De binnenstad is aantrekkelijk voor een brede groep consumenten;
2. De focus is gericht op de binnenstad;
3. De winkelgebieden (in de binnenstad) zijn logisch met elkaar verbonden; en
4. Sfeervolle en bijzondere winkelmilieus zijn van belang.

In de visie wordt het project Forum als expliciete aanjager genoemd van de in de visie verwoorde gemeentelijke ambities. Bovendien vormen flagshipstores en internationale formules een expliciet onderdeel van het beoogde profiel van de Rotterdamse binnenstad, zoals deze is opgenomen in de visie. De komst van een internationale Primark flagshipstore, zoals dit in voorliggend plan mogelijk wordt gemaakt, sluit daarom goed aan op het gemeentelijke beleid met betrekking tot de binnenstad. Tevens wordt door het behouden van de Donner vestiging tevens voorzien in een afwisselende en complementaire branchering, welke aantrekkingskracht uitoefent op een brede groep consumenten.

2.3.7 Horecanota Rotterdam 2012-2016

Vastgesteld op 3 juli 2012 door het college van burgemeester en wethouders

Centraal in de Horecanota 2012-2016 staat het stimuleren van goede initiatieven, het bij elkaar brengen van vraag en aanbod, het vooraf bieden van duidelijke richtlijnen, het beperkt sturen door zowel vergunningverlening als een gebiedsgerichte aanpak en het normeren door toezicht en handhaving.

Om in de toekomst beter te kunnen sturen op welke horeca zich in een bepaald gebied kan vestigen - in het kader van het stimuleren van kwaliteitshoreca en waarborgen van leefbaarheid - worden gebiedsgerichte vestigingsvoorwaarden opgesteld. Om te kunnen komen tot gedegen vestigingsvoorwaarden in een gebied, die recht doen aan de ambities ten aanzien van de horecafunctie van de stad Rotterdam in zijn geheel, zijn een vijftiental stedelijke focusgebieden beschreven. De omschrijvingen van deze focusgebieden geven de visie weer op welke wijze deze gebieden zich afzonderlijk en in verhouding tot elkaar zouden moeten ontwikkelen om recht te doen aan de bovenlokale horecafunctie die in de stad gewenst is. Naast de visie op bovenlokale horeca en de ontwikkelrichting hiervan, is ook in zijn algemeenheid ten aanzien van de hoofdfunctie van gebieden gekeken naar wat de gewenste ontwikkelrichting is, waarbij onderscheid is gemaakt in 'woongebieden', 'gemengde woongebieden', 'publiek intensieve recreatiegebieden', 'bedrijventerreinen/industriegebieden/havengebied'.

Bij inwerkingtreding van de Horecanota gelden deze gebiedskaders als toetsingskader voor de vergunningverlening totdat de horecagebiedsplannen zijn vastgesteld. De gebiedsplannen beschrijven de gewenste ontwikkelrichtingen voor horeca binnen de gebiedskaders.

De volgende ontwikkelrichtingen kunnen aan een gebied (buurt/straat/pand) worden toegekend in de horecagebiedsplannen (zie voor een uitgebreide omschrijving de Horecanota 2012-2016):

- Ontwikkelen
- Gericht ontwikkelen
- Consolideren
- Gericht verminderen
- Verminderen

Door vervolgens met modules te werken in de vergunningverlening (module eten/module drinken/module openingstijden/module terras/module geluid en entertainment) en deze modules van punten te voorzien (van licht naar zwaar) ontstaat een bepaald exploitatieprofiel (categorie A,B,C, D en D+).

Met dit exploitatieprofiel kan vervolgens een risico-inschatting bepaald worden, die tevens de mate van toezicht bepaalt.

Horecagebiedsplan Rotterdam Centrum (28 januari 2013)

In het Horecagebiedsplan wordt aangegeven dat voor de Lijnbaan een ontwikkelingsrichting is meegegeven waarbij zowel dag- als avondhoreca gerealiseerd kan worden in de categorieën A en B. Voor de Coolsingel geldt dat er een ontwikkelingsrichting is die uitgaat van categorieën A tot en met D.

In voorliggend bestemmingsplan ligt de focus op detailhandel, wonen, kantoor en voorzieningen en minder op horeca. Er worden geen horecagelegenheden gerealiseerd die als trekker fungeren. De horeca die mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan heeft betrekking op ondergeschikte horecavoorzieningen in categorie A en B en past hiermee binnen het vastgestelde gemeentelijk beleid.

2.3.8 Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020

Vastgesteld op 18 februari 2003 door de Rotterdamse gemeenteraad

Het verkeers- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003- 2020 (VVPR). Het plan beschrijft de noodzakelijke ontwikkelingen in Rotterdam op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 15 à 20 jaar. Rotterdam is onderdeel van de stedelijke regio, die grofweg wordt gevormd door het gebied tussen het stadsgewest Haaglanden, Gouda en de Drechtsteden. Deze Zuidvleugel van de Randstad functioneert steeds meer als een samenhangend geheel van wonen, werken, winkelen en recreëren. Rotterdam heeft de ambitie en potentie zich te ontwikkelen tot centrum van deze Zuidvleugel. Als wereldhaven heeft Rotterdam Europese uitstraling en is de stad een belangrijke kern in de Randstad. In Europees perspectief is het voor de economische concurrentiepositie van levensbelang dat de Randstad zich de komende jaren ontwikkelt tot een samenhangende Europese deltametropool. De mate van bereikbaarheid bepaalt of deze deltametropool levensvatbaar is. Verkeer en vervoer zijn succesfactoren in het realiseren van deze ambities. Een paar uitgangspunten zijn:

- De haven en de stad worden geplaatst in het grotere verband van de regio en Europa;
- Mobiliteit mag: burgers moeten kunnen kiezen binnen de grenzen die schaarste aan geld en ruimte stellen;
- De vervoersstructuur wordt gebaseerd op de ontwikkeling van stadsleefgebieden;
- De vervoersstructuur versterkt de stad als geheel en de economische centra;
- De gewenste economische ontwikkeling leidt tot groei van het autoverkeer; welke op een beperkt aantal hoofdroutes wordt geacommodeerd en geconcentreerd;
- Er wordt geïnvesteerd in verkorting van de reistijden en de gewenste rijsnelheden worden gegarandeerd;
- Gebruik van de fiets en het openbaar vervoer wordt bevorderd;
- De parkeervoorzieningen en de parkeertarieven vergroten zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid.

Het VVPR sluit nauw aan op het in 2003 vastgestelde Regionale Verkeers- en Vervoersplan 2002-2020. Rotterdam legt het accent op een stapsgewijze invulling van het streefbeeld voor de lange termijn. In uitvoeringsprogramma's zullen projecten op een rij worden gezet voor de huidige en de volgende collegeperiodes.

2.3.9 Actieprogramma aanpak kantorenleegstand

'De grote omvang van de structurele leegstand van kantoren in Nederland neemt problematische vormen aan. Een hoge structurele leegstand is verspilling van ruimte en kapitaal en is ook voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling nadelig. Dit moet met vereende krachten worden aangepakt!'. Dat waren de conclusies van de Kantorentop van 25 mei 2010 te Rijswijk. Rotterdam neemt het voortouw om een drastische verandering in aanpak, werkwijze en cultuur teweeg te brengen en komt met een 'Actieprogramma aanpak kantorenleegstand'. De opzet van de aanpak is in een convenant door 25 marktpartijen ondertekend.

Uitgangspunten daarin zijn:

- de overmatige leegstand van kantoren is een economisch en maatschappelijk ongewenst verschijnsel;
- partijen zien in dat er een structurele leegstand dreigt te ontstaan die alleen in een gezamenlijke aanpak kan worden bestreden;
- partijen streven naar duurzaamheid van vastgoed- en gebiedsontwikkeling conform de samenwerkingsovereenkomst 'Duurzaam ontwikkelen Rotterdam 2010'.

Om tot daadwerkelijke resultaten te komen wordt, conform het convenant, gewerkt aan onder meer de volgende doelstellingen:

- Voor alle met structurele leegstand kampende kantoren is in 2014 een transformatiescan beschikbaar en, in het geval dat de eigenaar van het pand meewerkt, kan ook een businesscase worden gemaakt voor de meest kansrijke transformatie;
- Vanaf 2011 worden door (of onder begeleiding van) de Werkgroep Transformatie Rotterdam tot 2014 jaarlijks ten minste tien transformatiescans en/of businesscases uitgevoerd voor verouderde en/of kansloze kantoren;
- Er wordt ten minste tegelijkertijd aan vijf pilotprojecten gewerkt.

In voorliggend bestemmingsplan wordt de leegstaande kantoortoren getransformeerd tot appartementencomplex. Daarnaast wordt de reeds aanwezige detailhandel in de plint versterkt door de komst van een Primark. De transformatie van Forum past hiermee binnen het actieprogramma aanpak kantorenleegstand.

2.3.10 Woonvisie Wonen in Rotterdam

Vastgesteld op 19 juni 2003 door de Rotterdamse gemeenteraad

De gemeentelijke woonvisie beschrijft de aanpak van de huisvesting tot 2006 en de koers naar 2017. De woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. 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 meest aangewezen oplossing is. Tevens wordt ernaar gestreefd om in beperkte mate en onder strikte randvoorwaarden nieuwe woningen te realiseren in een hoogwaardig woonmilieu, zodat mensen met hogere inkomens voor de stad worden behouden. De woonvisie doet geen gebiedsgerichte uitspraken. Op 11 oktober 2007 is de geactualiseerde visie "Wonen in Rotterdam, geactualiseerde woonvisie 2007-2010" 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.

In het Uitvoeringsprogramma Woonvisie 2010-2014 staan de concrete inspanningen en instrumenten die nodig zijn om van Rotterdam daadwerkelijk een aantrekkelijker woonstad te maken. De uitwerking van de centrale ambitie van een aantrekkelijke woonstad is gegeven in

vier hoofddoelen. Te weten 1) realiseren van aantrekkelijke woonmilieus, 2) het realiseren van een goed woon- en leefklimaat, 3) bieden van mogelijkheden voor een wooncarrière in de stad en 4) het versterken van het imago van Rotterdam als woonstad.

De beoogde ontwikkeling in het onderliggende plan draagt bij aan de doelstelling om de toenemende inwonersaantallen in de binnenstad te voorzien van kwalitatief goede woonvoorzieningen. Met de transformatie van de kantoorstoren naar woningbouw, worden 103 kwalitatief hoogwaardige appartementen toegevoegd in het centrum van Rotterdam. In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op de actuele regionale behoefte aan deze appartementen.

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

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

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

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

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

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van het Rotterdamse archeologiebeleid is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. De gemeente Rotterdam bezit een vastgestelde Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), een vastgestelde Beleidsnota Archeologie 2008-2011 en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de eveneens vastgestelde Archeologieverordening Rotterdam.

Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

In dit bestemmingsplan wordt aandacht besteed aan het aspect archeologie. Er is in een vroeg stadium reeds archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit is terug te vinden in paragraaf 5.3.

2.3.12 Beleidsnota 'Collectie Rotterdam, Monumentenbeleid 2005-2008' en de Monumentenverordening Rotterdam 2003

Vastgesteld op 3 februari 2005 en vastgesteld op 30 januari 2003 door de Rotterdamse gemeenteraad.

In de beleidsnota Collectie Rotterdam, Monumentenbeleid 2005-2008 en de Monumentenverordening worden de bakens voor de toekomst van het Rotterdamse erfgoed uitgezet. Rode draad hierin is de opvatting dat cultuurhistorie onlosmakelijk verbonden is met ruimtelijke kwaliteit en identiteit. De monumenten en beschermde stadsgezichten zijn de bewezen kwaliteiten van de stad en vertellen het verhaal van Rotterdam. Het monumentenbeleid van de gemeente Rotterdam is erop gericht de historische gelaagdheid van de stad te behouden voor toekomstige generaties en de kennis over de historische bebouwde omgeving te vergroten. Binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Forum bevindt zich het rijksmonument Coolsingel 119 (ABN AMRO Bank). In paragraaf 5.3 wordt hier nader op ingegaan.

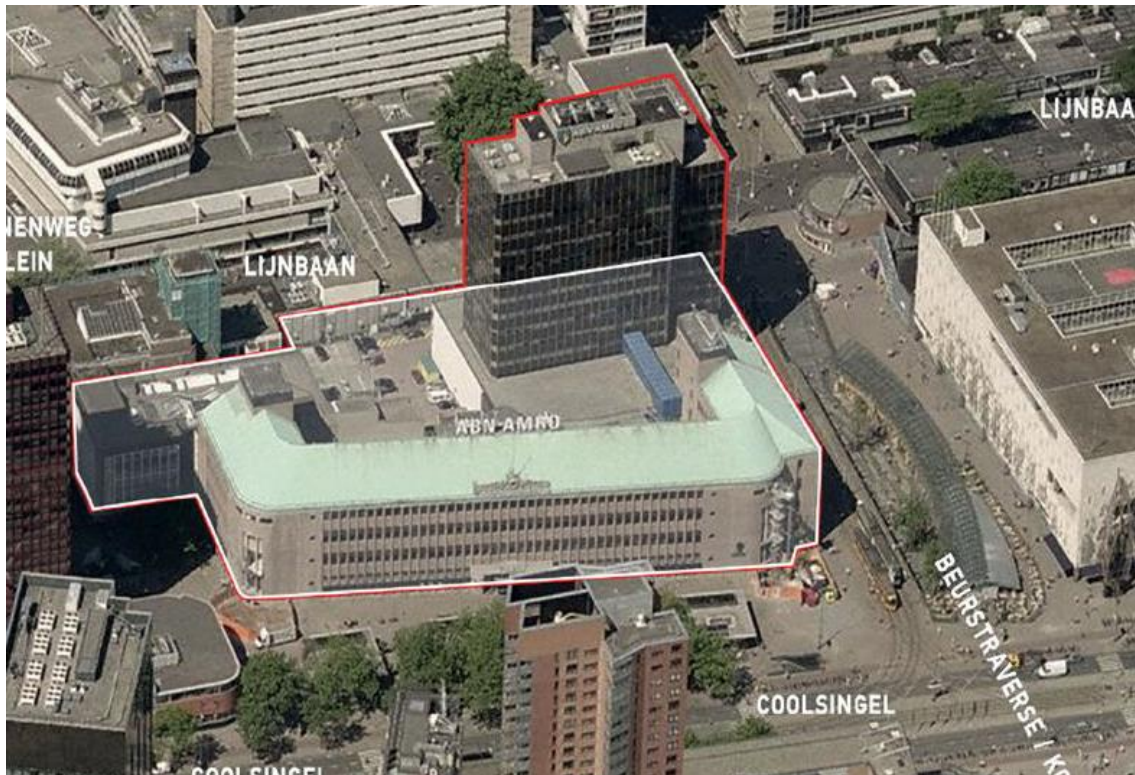
3 Planbeschrijving

3.1 Plan

Forum betreft een bouwproject dat bestaat uit 4 samenhangende onderdelen. Beeldbepalend is de herontwikkeling van het voormalige ABN AMRO gebouw (rijksmonument). Verder wordt de oude kantoorstoren getransformeerd tot 103 huurwoningen. De ruimte tussen het oude ABN AMRO-gebouw tot de uitbreiding van de Lijnbaanwinkels wordt de nieuwe winkel van Primark. De Lijnbaan wordt als onderdeel van het nieuwe plan herontwikkeld en aan de achterzijde uitgebreid met ruimte op het binnenterrein. Bestaande winkels aan de lijnbaan krijgen een nieuwe gevel. Aanpassingen aan de entree van de G-Star vestiging en aan de overbouwning ter hoogte van de Esprit vestiging maken eveneens deel uit van het project.

Het betreft een uitgebreid programma (in totaal ca. 60.000 m² b.v.o.) met een diversiteit aan functies (winkels, kantoor, wonen, horeca). Ten opzichte van het vorige plan Forum-1 is sprake van een toename van het aantal woningen (van 56 tot 103) door transformatie van kantoorruimte, een reductie van kantoorvolume (ruim. 20.000 m² v.v.o.) en afname van winkelvolumen met ruim 25%. Ook het aantal units voor winkels/horeca neemt sterk af.

figuur 5: planlocatie herstructurering (bron: WPM)



Een nieuw ontwerp

Het doel is om, net als bij het in 2013 vergunde plan Forum-1, met de ontwikkeling van deze locatie een betekenisvolle ingreep in de binnenstad tot stand te brengen. Aan de essentie van de ingreep en aan belangrijke achterliggende uitgangspunten wordt vastgehouden:

- er is sprake van een omvangrijk programma (in totaal ca. 60.000 m²);
- er komt een invulling met een diversiteit aan functies (winkel, kantoor, wonen en horeca) passend bij de multifunctionele binnenstad;
- deze locatie, nu een blinde vlek in het centrum, wordt ruimtelijk en programmatisch opengebroken om in de toekomst te functioneren als integraal onderdeel van de publieksgerichte binnenstad;

- met de nieuwe invulling wordt ingespeeld op het feit dat direct rond deze locatie sprake is van de hoogste passantenstromen in het centrum;
- de herontwikkeling is er op gericht dat deze plek zal functioneren als kern van het winkelhart en als schakel- en verdeelpunt van passantenstromen.

In de aangepaste programmaopzet ligt niet langer nadruk op de bijzondere binnenruimte die tevens als verblijfsplek functioneert: die is niet meer mogelijk door de impact van de trekker (Primark). In de nieuwe opzet komt meer nadruk op hoe het gebouw en de openbare ruimte vanuit de omgeving worden ervaren. Een icoon, zoals de kubus, is niet langer op zijn plaats. Veel meer past een alzijdige ontwikkeling van de plint waaraan het achterliggend programma zich presenteert. Hierbij komt meer nadruk op de omringende straten en de buitenruimte (met de daar al gevestigde winkels) te liggen.

Het voormalige ABN AMRO-gebouw (rijksmonument) wordt herontwikkeld; hier wordt een bankkantoor (ca. 4.600m²) gevestigd. Op een deel van de begane grond wordt een moderne bankshop (ca. 900m²) gerealiseerd. De overige ruimte op begane grond en eerste etage worden herontwikkeld voor winkels/horeca/kantoor. Vooralsnog is het de bedoeling dat de Donnervestiging terugkomt in het gebouw.

De oude kantootoren wordt gestript en getransformeerd tot huurwoningen. De toren krijgt daartoe een eigentijdse verschijningsvorm, passend bij de nieuwe functie wonen. In totaal worden 103 huurappartementen gerealiseerd, ongeveer een verdubbeling ten opzichte van het vorige plan Forum-1.

Via de trap van het oude bankgebouw en via het dak van de winkels wordt de toegang tot de woningen ingevuld. Het ontwerp van dat dak krijgt aandacht als verblijfsruimte voor de woningen en kantoren. De ruimte tussen het oude ABN AMRO-gebouw tot de uitbreiding van de Lijnbaanwinkels wordt ingevuld door de winkel van Primark. Die winkel krijgt entrees aan de zijde van de Koopgoot en aan de zijde van het Binnenwegplein. De bebouwing aan de Lijnbaan wordt als onderdeel van het nieuwe plan herontwikkeld en aan de achterzijde uitgebreid met ruimte op het binnenterrein. De winkels nemen hierbij in aantal niet toe. De uitbreiding zorgt er vooral voor dat wordt voldaan aan de vraag naar grotere ruimtes.

Architectuur op hoog niveau blijft het uitgangspunt. Het monument en de Lijnbaanpanden worden opgeknapt en grondig gerenoveerd. Tussen de Lijnbaan en het monument worden de nieuwe winkelpanden, waaronder de Primark en de woontoren, gesitueerd.

3.1.1 Programma

Forum Rotterdam bevat een fors ruimtelijk programma. Het gaat deels om herontwikkeling van bestaand vastgoed en deels om een nieuw toegevoegd programma. De hierna volgende functies krijgen een plek in het complex waarbij de omvang in de bestemmingsregels als volgt zijn gemaximaliseerd:

- Commercieel (winkels en horeca), gemaximaliseerd tot 31.600 m² b.v.o, waarvan horeca is gemaximaliseerd tot 2.500 m² b.v.o.
- Kantoor, gemaximaliseerd tot 10.300 m² bvo.
- Woontoren gemaximaliseerd tot 103 appartementen.

In het complex Forum Rotterdam zelf worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd, afgezien van de ondergrondse expeditie ruimten voor laad- en losverkeer. Voor de bewoners van de woningen en kantoorgebruikers worden 78 bestaande parkeerplaatsen gehuurd in nabij gelegen parkeergarages.

3.2 Juridische planbeschrijving

Centrumbestemming

Algemeen

Het plangebied heeft één centrumbestemming. Deze centrumbestemming kent meerdere centrumfuncties, zoals wonen, kantoor, detailhandel, dienstverlening, horeca, hotel, maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning. Deze functies zijn onderling uitwisselbaar.

Centrum-1

Deze bestemming laat op de begane grond de volgende functies toe: detailhandel, dienstverlening en horeca. Op de verdiepingen zijn wonen, detailhandel, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning en horeca toegestaan. De maximum bouwhoogte is weergegeven op de verbeelding.

Op de verbeelding zijn maximum bouwhoogtes aangegeven. Centrum-1 is een flexibele centrumbestemming, maar laat geen bedrijven toe.

4 Water

4.1 Beleidskader

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), het Nationaal Bestuursakkoord Water 2011 (NBW) en Waterbeheer 21e eeuw (WB21) zijn bepalend voor de stedelijke wateropgave. Binnen bovengenoemd kader heeft de gemeente:

- een hemelwaterzorgplicht, voor zover van ontdoener redelijkerwijs niet kan worden verwacht dat hij het zelf in de bodem of op het oppervlaktewater loost;
- een grondwaterzorgplicht, voor zover dit doelmatig is en niet tot de zorg van het waterschap, de provincie of een particulier behoort, en
- een afvalwaterzorgplicht: de gemeente zamelt in en voert stedelijk afvalwater af.

Daarnaast is sinds 1 november 2003 de watertoets wettelijk verplicht voor ruimtelijke plannen. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg van artikel 3.1.1 Bro.

Rijksbeleid

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en legt de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid vast. Het Nationaal Waterplan vormt het kader voor de regionale waterplannen en de beheerplannen. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015, welke op 11 november 2009 is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland, bevat thans de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor de provincie Zuid-Holland. De provinciale rol in het waterveld spitst zich toe op kaderstelling en toezicht.

Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

1. Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk;
2. Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig;
3. Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

Voor de voormalige deelgemeente Centrum is een gebiedsgerichte uitwerking van het Waterplan 2 opgesteld, te weten het Waterplan Centrum. Dit plan voorziet in een aantal maatregelen met betrekking tot het vergroten van de afvoercapaciteit en het realiseren van een betere verdeling van het water over het centrum.

4.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. Conform de Watertoets heeft de gemeente in algemene zin overleg gevoerd met de waterbeheerders.

De beheerder van het oppervlaktewater in het centrum van Rotterdam is het hoogheemradschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Op basis van de Keur verlenen de waterschappen vergunningen voor werken op, in en rond watergangen en waterkeringen en voor werken die de waterhuishouding beïnvloeden.

Het beleid van het HHSK is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. Ruimtelijke ordening en waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;

- De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteitseisen;
- Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd.

Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

Voor ontwikkelingen is het waterbeheerplan van HHSK 2010-2015 van het hoogheemraadschap van belang. Ontwikkelingen gaan vaak gepaard met een toename van het verharde oppervlak. In het waterbeheerplan van HHSK 2010 - 2015 is beschreven hoe het hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. In zijn algemeenheid geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak. De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren.

4.3 Huidige watersysteem

Oppervlaktewater

Het plangebied is geheel verhard. Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen of in de nabijheid van het plangebied.

Grondwater

In het plangebied zijn verschillende peilbuizen aanwezig, waardoor er een goed beeld is van de gemiddelde ontwateringsdiepte (afstand tussen maaiveld en grondwaterpeil) in het gebied. De gemiddelde ontwateringsdiepte is 1 meter bij Pompenburg, tussen 1,40 en 2 meter in het grootste deel van het plangebied en tot 3,73 meter in het zuidoosten van het plangebied.

Een afstand tussen maaiveld en grondwaterpeil van meer dan 80 centimeter betekent dat (de kans op) grondwateroverlast beperkt zal blijven.

Waterkering

Binnen het plangebied is een aantal secundaire waterkeringen gelegen. Het betreft de twee boezemkades aan weerszijden van de Delftsevaart c.q. de Leuvekolk en de secundaire waterkering ter hoogte van de Blaak.

Waterveiligheid

Het plangebied ligt geheel binnendijs, binnen de waterkeringen van dijkkring 14 (Zuid-Holland). Deze dijkkring heeft een overschrijdingskans van 1/10.000 jaar. Dit houdt in dat deze waterkering bescherming biedt tot een bepaalde rivierwaterstand, waarbij de kans op overschrijding van deze waterstand 1 op 10.000 per jaar is.

De gevolgen van een overstroming binnendijs zijn afhankelijk van meerdere aspecten, zoals de locatie waar de overstroming plaatsvindt, de afstand tot de waterkering en de maaiveldhoogtes in het gebied. Om een indicatie van de risico's te krijgen heeft de provincie Zuid-Holland voor de gehele provincie berekend welke gebieden in de huidige situatie bij een doorbraak van de primaire waterkering onder water lopen en welke overstromingsdieptes er dan bereikt kunnen worden. Uit deze berekening blijkt dat het grootste deel van het plangebied niet zal overstromen bij een dijkdoorbraak, maar dat bij de Lijnbaan en het Schouwburgplein overstromingsdieptes tot circa 80 centimeter mogelijk zijn.

Riolering

Het bestemmingsplangebied valt grotendeels binnen rioleringsdistrict 9 (Westersingel). In het plangebied ligt een gemengd stelsel, wat betekent dat het huishoudelijk afvalwater gezamenlijk met het hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering (AWZI). District 9 voert het afvalwater af naar AWZI Dokhaven en district 10 naar AWZI Kralingse Veer.

4.4 De wateropgave

Oppervlaktewater

De ontwikkelingen, die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, bestaan voornamelijk uit het aanpassen van bestaande gebouwen en het transformeren van kantoorfunctie naar woonfunctie. Het bestemmingsplan voorziet niet in een toename van het verhard oppervlak. Er hoeft derhalve ten behoeve van het bestemmingsplan geen extra waterberging te worden gerealiseerd. Ook is er geen nieuw oppervlaktewater voorzien.

Grondwater

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling vindt geen toename van de verharding plaats tevens worden geen nieuwe ondergrondse objecten gerealiseerd. Effecten op de grondwaterstand worden dan ook niet verwacht.

Riolering

In de nabijheid is geen oppervlaktewater beschikbaar waarop hemelwater kan worden geloosd. Het hemelwater binnen het plangebied zal dan ook worden afgevoerd naar de riolering. De riolering zal als gevolg van het bouwplan op onderdelen worden aangepast.

Waterkwaliteit

Het hemelwater vanaf de balkons van de appartementen wordt afgevoerd als vuilwater, een en ander conform de NEN-3216 en de afspraken met de gemeente. Hemelwater en vuilwater zullen op de perceelgrens gescheiden worden aangeboden.

Hierbij worden geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zinken dakgoten) gebruikt. Voor het te renoveren deel van het project, zoals het monumentale ABN AMRO-kantoor, wordt het bestaande hemelwaterafvoersysteem gehandhaafd.

Waterkeringen en waterveiligheid

Het projectgebied is niet gelegen in de directe nabijheid van de waterkeringen. De ontwikkelingen in het plangebied hebben derhalve geen significante invloed op het veiligheidsrisico binnendijks.

5 Ruimte

5.1 Planologie

De realisatie van het plan Forum Rotterdam in Rotterdam Centrum wordt gezien als een belangrijke stap om de binnenstad van Rotterdam op een hoog (internationaal) niveau te houden. Door de jaren heen is het plan Forum vormgegeven en aangepast aan nieuwe marktomstandigheden. Het reeds vergunde plan “Forum-1” verdient aanpassing aan de nieuwe winkelmarkt, waarbij het plan is gewijzigd en verkleind.

Ten behoeve van de verdere planvorming is door de WPM Groep in maart 2015 een ruimtelijke effectstudie uitgevoerd. In deze studie is de regionale behoefte aan detailhandel op verschillende manieren in kaart gebracht. Daarbij is ingegaan op de ruimtelijke effecten van het plan, rekening houdend met de situatie in de Rotterdamse winkelmarkt. Het volledige rapport is als bijlage terug te vinden. In deze paragraaf zijn de conclusies integraal overgenomen.

5.2 Ladder van duurzame verstedelijking

5.2.1 Toepassen van de Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de projectlocatie geldt dat het gaat om de herstructurering van een binnenstedelijk gebied, waarbij bestaande bebouwing waaronder het monumentale ABN-AMRO bankgebouw wordt herontwikkeld ten behoeve van huisvesting van nieuwe functies. De beoogde functies en bijbehorende omvang worden in het bestemmingsplan “Coolsingel e.o.” en de onherroepelijke omgevingsvergunning voor Forum I reeds toegestaan (deels zelfs in ruimere metrages). Recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS 1 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:20162 en AbRvS 17 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:370) wijst uit dat hierdoor geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De ladder van duurzame verstedelijking is hierdoor niet van toepassing. De genoemde jurisprudentie van de Afdeling maakt duidelijk dat in een dergelijk geval niet hoeft te worden getoetst aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro, maar dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wel aannemelijk dient te worden gemaakt dat zich binnen de planperiode van in beginsel tien jaar wel een behoefte aan de voorziene ontwikkelingen voordoet.

In het licht van deze overweging van de Afdeling, is ervoor gekozen om bij de bepaling van de behoefte aan de functies, die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” de Ladder van duurzame verstedelijking op overeenkomstige wijze als bedoeld in de Ladder toe te passen. Onderzoeksbureau WPM heeft de treden van de Ladder in het rapport “Ruimtelijke effectstudie” (maart 2015) doorlopen.

Bij het toepassen van de ladder dienen alle treden van de ladder van duurzame verstedelijking goed te worden gemotiveerd. Daarbij dient beschreven te worden:

1. dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins; en;
3. in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

In de huidige vorm en setting zijn op de planlocatie verschillende gebouwen en functies vertegenwoordigd. In de toekomst ligt de nadruk op de functies detailhandel, wonen en kantoren. In tabel 1 is aangegeven welke functies thans feitelijk op de locatie aanwezig zijn en welke functies en metrages onder het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” mogelijk worden gemaakt. Hierin valt op dat het kantooroppervlak sterk afneemt, ten gunste van het winkelvloeroppervlak.

tabel 1: Functiewijziging feitelijke situatie (m² in verhuurbaar vloeroppervlak - vvo)

Functie	Huidige feitelijke situatie	Nieuwe situatie	Verschil
Commercieel (winkels, horeca)	10.500	30.400	+19.900 (17.900 winkels, en 2.000 horeca)
Kantoor	28.700	6.000	- 22.700
Wonen	-	9.500 (103 woningen)	+9.500

Uit tabel 1 blijkt dat het verhuurbaar vloeroppervlak (vvo) kantoorruimte in de nieuwe situatie sterk afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het verhuurbaar vloeroppervlak (vvo) commerciële ruimte (winkels, dienst, horeca) neemt in de nieuwe situatie toe met 19.900 m²; hiervan is ca. 17.900 m² vvo bedoeld voor winkelruimte. Deze 17.900m² vvo (verhuurbaar vloeroppervlak) winkelruimte correspondeert met ca. 14.000 m² wvo (winkelvloeroppervlak). Voor dit winkelvloeroppervlak (wvo) is door WPM een behoefteeraming uitgevoerd.

In tabel 1 wordt de huidige, daadwerkelijk bestaande situatie vergeleken met de situatie die het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” beoogt mogelijk te maken. Daarnaast is echter ook van belang dat er sprake is van een bestaande planologische situatie, te weten het bestemmingsplan “Coolsingel e.o.” en de onherroepelijke omgevingsvergunning, die in 2013 aan de ontwikkelaar is verleend voor het destijds voorziene (vergunde) plan Forum-1. Het bestemmingsplan “Coolsingel e.o.” maakt ook reeds detailhandel, kantoren en woningen mogelijk. Ook de onherroepelijke omgevingsvergunning voor Forum-1 maakt deze functies mogelijk.

In juridische zin moet een vergelijking worden gemaakt tussen de genoemde bestaande planologische situatie en de ontwikkelmogelijkheden die nu in het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” worden mogelijk gemaakt. Dat leidt tot het volgende beeld:

tabel 2: Functiewijziging planologische situatie (m² in bruto vloeroppervlak – bvo)

Functie	Oud (vergund)	BP “Forum Rotterdam”	Verschil
Commercieel (winkels, horeca)	32.864	31.600	-1.264
Kantoor	18.376	10.300	-8.076
Wonen	56 woningen	103 woningen	+47 woningen

Het plangebied van het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” is groter dan het plangebied van de omgevingsvergunning voor Forum I. De aangrenzende bestaande Lijnbaanwinkels maken nu ook deel uit van het plan. Het bruto vloeroppervlak van deze winkels maakt deel uit van de in tabel 2 opgenomen 31.600 m². Het betreft bestaande winkels waarbij feitelijk geen functiewijziging plaatsvindt maar de bestaande functie blijft gehandhaafd. Hierdoor is het verschil in functiewijziging tussen de omgevingsvergunning voor Forum I en het bestemmings-

plan “Forum Rotterdam” groter dan de in tabel 2 opgenomen 1.264 m² bvo daling aan winkelmeters.

Uit een door de WPM Groep uitgevoerd onderzoek (“Ruimtelijke effectstudie” van maart 2015, bijlage 2) komt naar voren dat in 2025 marktruimte voor nieuwe detailhandel bestaat voor ca. 25.260 m² wvo. Uit de twee methoden om de regionale behoefte aan detailhandel inzichtelijk te maken volgt dat er voldoende mogelijkheden zijn om het plan te realiseren, zowel in de huidige als toekomstige situatie.

Wordt de in het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” opgenomen hoeveelheid winkelmeters afgezet tegen deze marktruimte, dan is de conclusie dat er ruim voldoende behoefte is om het plan Forum te accommoderen. Het bestemmingsplan voorziet immers in een toevoeging van 14.000 m² wvo ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. Het plan leidt volgens de behoefte-teraming sowieso niet tot een overaanbodssituatie en zal daarom ook niet leiden tot extra leegstand.

Daarenboven is nog van belang dat een groot gedeelte van de nieuwe detailhandelsmeters zal worden ingevuld door de vestiging van de Primark. Het zogenaamde “Primark-effect” leidt tot een sterke toename van het aantal bezoekers en aantrekkingskracht van het centrum als geheel als gevolg van de vestiging van de Primark vestiging. Samen met succesvolle ontwikkelingen als de Markthal, het NS-station en de H&M flagshipstore vergroot de binnenstad het recreatieve karakter en daarmee de koopkrachtbinding en toevloeiing van omzet. Ook verder zet het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” in op verdichting van de bestaande winkelfunctie in het hart van het centrum.

De verwachte negatieve ruimtelijke effecten van Forum Rotterdam blijven volgens WPM (zeer) beperkt. Enerzijds omdat de omzet uit een groot gebied komt en de omzetzijding per winkelgebied zeer beperkt zal zijn. Anderzijds omdat het draagvlak voor voorzieningen in Rotterdam groeit richting 2025 door een stijging van het aantal inwoners, vooral in de binnenstad.

Alles overziend concludeert WPM dat het bestemmingsplan “Forum Rotterdam” vooral veel positieve effecten heeft. Het levert een duidelijke bijdrage aan de positie van Rotterdam. De consument die op zoek is naar beleving en diversiteit zal in de toekomst steeds meer georiënteerd zijn op een winkelgebied als Rotterdam Centrum. Niet alleen door dit plan, maar aan de reeks van vernieuwingen die plaats vinden in en rondom het centrum en de binnenstad weer opnieuw op de kaart zetten.

Voor wat betreft kantoren geldt dat de huidige 28.700 m² verhuurbaar oppervlak (vvo) aan kantoorruimte in het plan Forum wordt teruggebracht naar 6.000 m². Het plan draagt daarmee in substantiële mate bij aan de beleidsmatig gewenste reductie van kantoorruimte. De kantoorruimtes, waar in het bestemmingsplan in wordt voorzien, zijn bovendien bestaande meters in het monumentale gedeelte van het plangebied. De meters worden op dit moment reeds gebruikt door ABN-AMRO en dit zal ook in de nieuwe situatie het geval zijn.

5.2.2 Woningen

Het vastgestelde beleidsstuk Binnenstad als City Lounge binnenstadplan 2008-20120 (zie paragraaf 2.3.2) beschrijft de ambities ten aanzien van verdere verdichting van de binnenstad. Door de bouw van 5.000 woningen voor 2015 en de realisering van meer en betere commerciële en publieke voorzieningen wordt meer stedelijkheid in het centrum van Rotterdam beoogd. Het toevoegen van woningen vergroot onder andere de leefbaarheid in het centrum. Op regionaal niveau neemt het centrum van Rotterdam met zijn hoogstedelijke woonmilieu een aparte plaats in, waardoor regionale afstemming niet nodig is (bron: regionale woonvisie

stadsregio Rotterdam). Dit bestemmingsplan maakt de bouw van in totaal 103 woningen mogelijk. In het oude (vergunde) plan voor Forum I zijn 56 woningen opgenomen en oorspronkelijk vertaald in het ontwerpbestemmingsplan “Lijnbaan – Coolsingel”. Hetzelfde ontwerpbestemmingsplan geeft aan dat binnen het centrum sprake is van een behoefte aan nog 650 extra woningen. Bovendien wordt aangegeven dat bij transformatie van kantoor naar woningbouw nog meer ruimte is voor woningen. De 47 extra woningen ten opzichte van de vergunde situatie zijn derhalve goed te motiveren en vallen binnen de actuele ruimtelijke behoefte.

5.2.3 Voorzien behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied

Het plan Forum Rotterdam kan niet gerealiseerd worden in de bestaande leegstand van beschikbare commerciële ruimten in Rotterdam Centrum. Wel wordt het plan gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied en vindt een versterking plaats van de bestaande winkelstructuur. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn strategische aankopen gedaan om het plan te realiseren. Het te transformeren vastgoed staat voor een deel bewust leeg om het plan mogelijk te maken. De ruimte, die de Primark Flagshipstore zal innemen en het overige deel van het plan, wordt gecreëerd door herontwikkeling en transformatie van bestaand (kantoor)vastgoed. Het plan ligt midden in de bestaande winkelstructuur van Rotterdam Centrum en zorgt voor verdichting en versterking van de winkelfunctie aldaar. Derhalve is er sprake van een binnenstedelijke herstructurering.

5.2.4 Passende ontsluiting

Aangezien sprake is van een binnenstedelijke herstructurering, is deze stap niet meer van toepassing.

Geconcludeerd kan worden dat voldaan wordt aan de Ladder van duurzame verstedelijking.

5.2.5 Verkeer en parkeren

In het kader van de herontwikkeling van het Forum zijn de verkeerskundige aspecten door Goudappel Coffeng (22 april 2016) onderzocht. Het gaat om de verkeersontsluiting, de parkeermogelijkheden voor auto en fiets, de OV-bereikbaarheid en de expeditie situatie. In deze paragraaf zijn de resultaten uit dit onderzoek integraal overgenomen.

5.2.6 Ontsluiting langzaam verkeer

Voetgangerskwaliteit goed op orde

Forum Rotterdam komt volledig te liggen in een voetgangersgebied. Voetgangers kunnen het complex op verschillende manieren benaderen. Ook de wandelroutes van en naar openbaar vervoer knooppunten (bus, tram, metro en trein) zijn goed op orde.

Fietsenstallingen voor bewoners

Bewoners hebben de beschikking over in pandige (privé) fietsenstallingen in de berging van de woning. Per appartement is één woningberging beschikbaar. De bergingen zijn gesitueerd op de derde verdieping van de woontoren en zijn met de bewonerslift bereikbaar. De bewonersliften zijn aangepast, zodat voldoende ruimte beschikbaar is voor de fietsen. Desgewenst kunnen ook bezoekers van de woningen van deze bergingen gebruik maken.

Fietsenstallingen voor kantoormedewerkers

De gemeente Rotterdam hanteert de fietsparkeer kerncijfers van CROW. Dit betekent dat 140 fietsenstallingen benodigd zijn. Namelijk 10.300 m² b.v.o. kantoorruimte en een parkeerkerncijfer van 1,36 stallingsplekken per 100 m² b.v.o. kantoorruimte betekent 140 benodigde plekken om fietsen te stallen. Deze stalling is voorzien in het magazijn van de huidige Donnerlocatie.

Fietsenstallingen voor winkelpersoneel

Voor winkelpersoneel is het mogelijk via de winkelpanden en de goederenliften in de winkels de fiets te stallen in de magazijnruimte van de winkel. Die ruimtes bevinden zich in de kelder (verdieping-1). Deze locaties zijn bereikbaar door de ingang van het gebouw naast de vracht-autolift op maaiveldniveau te gebruiken.

Fietsenstallingen voor bezoekers in openbaar gebied

Bezoekers van winkels, kantoren en woningen kunnen de fiets, conform het beleid van de gemeente Rotterdam, in de openbare ruimte plaatsen.

5.2.7 Ontsluiting openbaar vervoer

Forum Rotterdam komt te liggen op een typische A-locatie boven op het OV-knooppunt Beursplein. Hiermee is het een aantrekkelijke plek voor OV-reizigers. Op metrostation Beursplein komen vijf metroverbindingen bij elkaar (A, B, C, D en E). Deze vormen directe verbindingen tussen onder meer Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Zuidplein, Spijkenisse, Station Schiedam Centrum, Rotterdam Alexander, Krimpen aan de IJssel, Ommoord en Nesseland. Forum Rotterdam beschikt ook over haltes voor tramlijnen 8, 21, 23, 24 en 25 en buslijnen 32, 46 en 48.

Vanuit het metrostation en de bus- en tramhalten beschikken reizigers per openbaar vervoer over directe en voetgangersvriendelijke routes naar Forum Rotterdam. Reizigers profiteren er na het uitstappen bij de halte van het openbaar vervoer van dat Forum Rotterdam in zijn geheel in een voetgangerszone ligt. Zo wandelen zij vrijwel zonder enige hinder tussen halte en bestemming.

5.2.8 Parkeren auto

Forum Rotterdam komt in zijn geheel te liggen in een exclusief voetgangersgebied. Ook de Van Oldenbarnevelthof (nu ontsloten via de Hennekijnstraat) zal vervallen als openbare weg en als gebied dat per auto toegankelijk is. Bezoekers per auto zullen dus naar parkeervoorzieningen in de omgeving rijden, wat aansluit op het verkeersbeleid van de gemeente Rotterdam.

Parkeren voor bewoners

De gemeente Rotterdam heeft ten behoeve van de binnenstad minimum parkeernormen vastgesteld voor woonfuncties. Gezien de omvang van appartementen dient met 2 parkeernormen gewerkt te worden. De parkeerbehoefte bij 103 appartementen omvat volgens de parkeernorm 78 parkeerplaatsen (zie figuur 6l). De bewoners krijgen de beschikking over parkeerplekken in de nabije omgeving (op maximaal 500 meter loopafstand) middels een langlopende huurovereenkomst om te voorzien in de parkeerbehoefte van 78 parkeerplaatsen. De bewoners kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning op straat.

Parkeren voor kantoormedewerkers

Voor kantoren geldt in de binnenstad van Rotterdam een 'maximum' parkeernorm. Uit oogpunt van bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad heeft de gemeente geen minimumnorm gesteld en derhalve bestaat geen verplichting tot het realiseren van parkeerruimte voor medewerkers van kantoren.

De maximale parkeernorm voor kantoren (zonder baliefunctie) bedraagt 0,76 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak (b.v.o.), zoals ook opgenomen in figuur 6. Op basis van de oppervlakte van 10.300 m² b.v.o. betekent dit dat maximaal 78 parkeerplaatsen voor kantoorpersoneel gerealiseerd kunnen worden.

figuur 6: Parkeerbehoefte bewoners en kantoren Forum

type	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
appartement <85 m ²	63	0,6 per appartement	38 parkeerplaatsen
appartement 85-120 m ²	40	1,0 per appartement	40 parkeerplaatsen
totaal bewoners	103		78 parkeerplaatsen
kantoren	10.300 m ² bvo	0,76 per 100 m ² bvo	78 parkeerplaatsen
Totaal bewoners en kantoren			156 parkeerplaatsen

Parkeren voor winkelpersoneel

Voor winkelpersoneel is geen parkeerruimte gereserveerd. Winkelpersoneel dat per auto naar deze locatie wil komen, dient gebruik te maken de openbare parkeerplaatsen (conform gemeentelijk beleid).

Parkeren bezoekers woningen, winkels en kantoren in openbare voorzieningen

De bezoekers van Forum maken gebruik van de openbare parkeervoorzieningen in de binnenstad (conform gemeentelijk beleid).

Gebruik van de parkeergarage leidt niet tot extra verkeersdruk

De bewoners van Forum Rotterdam zullen gebruik maken van voor hen gehuurde parkeergarages. Hier zullen ook de in Forum werkzame medewerkers parkeren. Omdat het gaat om bestaande parkeerplaatsen en er tegelijkertijd openbare en private parkeerplaatsen vervallen (zoals op het binnenterrein van de Van Oldenbarnevelthof circa 20 parkeerplaatsen en onder het ABN AMRO-gebouw 109 parkeerplaatsen), leidt dit tot een afname van de verkeersdruk in de directe omgeving van Forum.

5.2.9 Expeditie-verkeer

Woningen

De 103 woningen in de woontoren van Forum veroorzaken slechts incidenteel een expeditiebeweging (bijvoorbeeld verhuishwagen of meubelbezorging). Bij verhuizingen is het voor de bewoners incidenteel mogelijk gebruik te maken van de vrachtautoliften en via de ondergrondse expeditie-kelder het complex te bereiken. Voor kleinere leveringen kunnen bewoners in de omgeving parkeren (bijvoorbeeld in de Hennekijnstraat of Van Ghentstraat) en via de bewonersliften kunnen de appartementen bereikt worden.

Kantoren

De kantoorexpositie vindt plaats via de ondergrondse expeditieruimte die als onderdeel van Forum wordt gerealiseerd. Vanaf deze expeditieruimte (verdieping -1) kunnen via verschillende gangen en liften de magazijnen van de kantoren bereikt worden.

Winkels

Voor de winkelvoorzieningen vindt, evenals bij de kantoren, de expeditie plaats via de ondergrondse expeditie-kelder die te bereiken is via de vrachtwagenliften. Alleen de winkelpanden van Hollister en Hakkenbar worden niet via de expeditie-kelder bevoorrad. Deze bevoorradingen vinden op maaiveld voor de winkels plaats. Bij Hollister zal op gezette tijden een voertuig naast het pand expediëren. Voor de Hakkenbar vinden incidenteel kleine leveringen plaats. Deze leveranciers kunnen op afstand parkeren (bijvoorbeeld in de Hennekijnstraat).

Afvalverwerking

Uitgangspunt is dat de retailers hun eigen afval tijdens de retourritten meenemen. In de expeditie-kelder wordt ruimte gereserveerd voor een vuilperscontainer. De exacte locatie hiervoor dient nog te worden vastgesteld. Dit betekent dat maximaal eenmaal per dag de vuilophaaldienst gebruik maakt van de expeditie-kelder. Voor de woningen is een containerruimte in de toren ondergebracht. Op de dag van het ophalen van het vuil zullen de containers naar de straat gereden moeten worden door de 'huismeester'.

Conclusies expeditie

Voor de capaciteit van de expeditie van Forum zijn twee factoren bepalend. Ten eerste de capaciteit van de vrachtautoliften en ten tweede de capaciteit van de laad- en loslocaties in de expeditie-kelder. Goudappel Coffeng heeft deze factoren geanalyseerd in de analyse "Verkeerssituatie Forum Rotterdam" van 22 april 2016. De analyse heeft plaatsgevonden op de maatgevende drukste dag.

De liftcapaciteit blijkt voldoende. Per drukste dag zijn 38,5 voertuigen voorzien. Per uur bij een 9,5-uursverdeling zijn dit 4,1 voertuigen. Met 10 mogelijke liftbewegingen per uur is dit goed op te vangen. Wel is opstelruimte noodzakelijk om eventuele wachttijden op de lift op te vangen.

Voor de laad- en losdocks van Primark en Restore geldt dat deze ruim voorzien in het aantal expeditiebewegingen. Ook voor het bestelverkeer zijn 3 plekken beschikbaar waar voldoende expeditiebewegingen op te vangen zijn. Voor het dock 'overig' geldt dat 7 grote voertuigen per dag zijn voorzien en nog eens 7,5 kleine vrachtauto's. Zonder afspraken is het mogelijk dat 3-5 voertuigen tegelijkertijd komen. Deze voertuigen dienen ergens te wachten, maar zowel in de expeditiekelder als in de Hennekijnstraat is dit gezamenlijk op te vangen. Wanneer afspraken via een dienstrooster worden gemaakt, is de verwachting dat 0,8 grote voertuigen en 0,8 kleine vrachtauto's per uur komen. Dit betekent dat dan geen extra wachtrijvorming verwacht wordt. Bovendien geldt dat bij de huidige expeditiesituatie met drie locaties voor het lossen van bestelverkeer transporteurs relatief vaker van bestelverkeer gebruik maken dan van kleine vrachtauto's.

Maatregelen Hennekijnstraat

Goudappel Coffeng heeft onderzocht in hoeverre de Hennekijnstraat, die toegang geeft tot de expeditie-kelder, moet worden aangepast om de expeditie goed te kunnen laten verlopen.

Goudappel Coffeng komt tot de conclusie dat, om de expeditie richting Forum goed te laten verlopen, aanpassingen in de Hennekijnstraat noodzakelijk zijn. Op het moment dat doorgaand autoverkeer geweerd wordt en slechts bestemmingsverkeer (expeditieverkeer en parkeren B-Tower) gebruik maakt van de Hennekijnstraat, kan wachtend expeditieverkeer hier goed worden opgevangen. Daarbij zijn aanpassingen in de inrichting noodzakelijk. Er moet ruimte worden gecreëerd voor opstelplekken ten behoeve van expeditieverkeer dat moet wachten om de expeditiekelder van Forum te bereiken.

Op deze wijze ontstaat een werkbare situatie in de Hennekijnstraat, waarbij de huidige bevoorrading (Bijenkorf, Lijnbaan, Burger King+liften) plaats kan blijven vinden. Maar zonder verdere afspraken kan het vanzelfsprekend incidenteel toch druk zijn. Om deze drukke momenten zoveel mogelijk te beperken, is er een mogelijkheid om nadere verfijningen aan te brengen. Dit betreft bijvoorbeeld het werken met een expeditie-rooster met tijdsblokken in de ochtend (5.00-10.30 uur) en avond (18.00-22.00 uur). Hierdoor vindt bevoorrading plaats op momenten dat winkelend publiek geen hinder ondervindt. Door het toedelen van tijdsblokken per voorziening worden piekmomenten verdeeld. De nachtelijke bevoorrading van Primark draagt bij aan een lagere druk op de Hennekijnstraat overdag.

De noodzakelijke aanpassingen in de Hennekijnstraat worden door middel van een verkeersbesluit mogelijk gemaakt.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, volgens het principe: „de veroorzaker betaalt”.

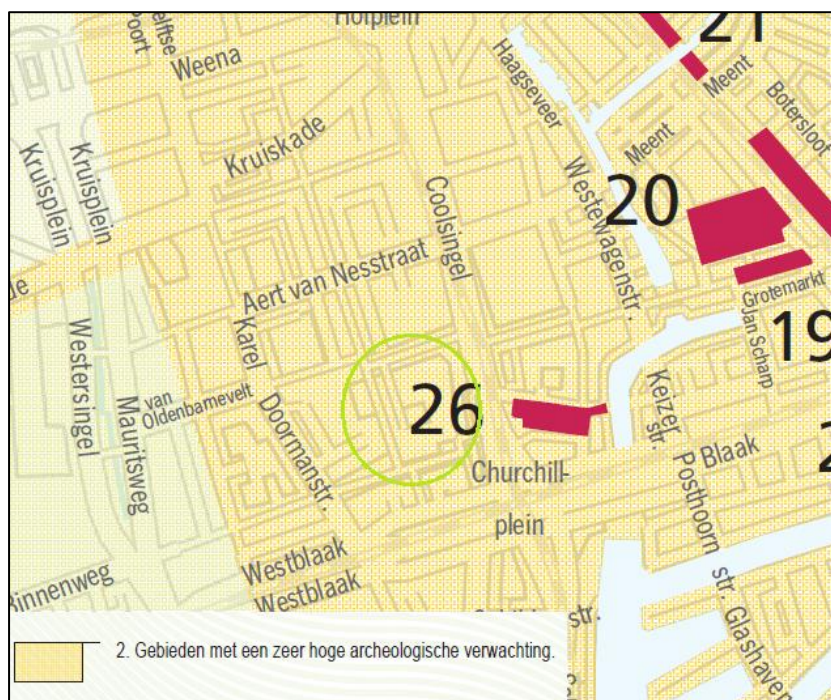
In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologie-vriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de versterking van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologie-vriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

Situatie plangebied archeologie

Op de Archeologische Waardenkaart Rotterdam (AWK, 2005) is het projectgebied (hieronder met groen aangegeven) aangewezen als gebied met een zeer hoge archeologische verwachting. In dit kader is door het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam (BOOR) in juli 2012 een verkennend inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (kenmerk BOORrapporten 540) gevolgd door een historisch onderzoek in september 2012 (kenmerk BOORnotitie 17).

figuur 7: uitsnede AWK 2005



BOOR heeft in haar onderzoeken de geschiedenis van de projectlocatie in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat op de locatie een drietal historische gebouwen hebben gestaan:

- Korenmolen De Witte Leeuw
- Molen Het Fortuin
- Coolingsingelziekenhuis

In hoeverre hiervan nog funderingsresten bewaard zijn gebleven is onzeker. In de loop der jaren heeft veel verstoring van de ondergrond plaatsgevonden. Gedurende het sloop- en bouwproces zal afstemming met BOOR plaatsvinden om nadere beoordeling te laten plaatsvinden.

Om mogelijke archeologische waarden te beschermen, is in artikel 4 van het ontwerpbestemmingsplan de dubbelbestemming “Waarde–Archeologie-3” opgenomen, waaraan een vergunningstelsel is gekoppeld voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte groter dan 200 m² beslaan.

Monumenten

Onderdeel van de realisatie van Forum is de gedeeltelijke sloop, restauratie van en nieuwbouw aan het rijksmonument Coolsingel 119 (ABN AMRO Bank) te Rotterdam (monumentnummer: 530919). Omdat het hier een rijksmonument betreft, is zorgvuldig omgesprongen met het ontwerp van de nieuwbouw en het aansluiten hiervan op het bestaande monument. In dit kader is het plan voor advies voorgelegd aan diverse instanties. De Welstandscommissie en de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed hebben positief geadviseerd.

6 Milieu

6.1 Bedrijven en milieuzonering

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. De gemeente Rotterdam gebruikt al sinds de jaren '50 instrumenten om bedrijven in te passen in de omgeving. Dit gebeurde eerst door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren '70 werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen die zijn opgenomen in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën. Begin jaren '90 heeft Rotterdam beleid vastgesteld, waarbij voor de milieuzonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve gebiedstypen en een bedrijvenlijst, die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering).

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

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

Relatie met het plangebied

Het bestemmingsplan Lijnbaankwartier-Coolsingel vormt een groot deel van het centrum van Rotterdam. In de Rotterdamse methodiek is dit gebied getypeerd als gemengd gebied, en daardoor zijn er in principe bedrijven in milieucategorie 3 toegestaan in dit gebied. Het plangebied kenmerkt zich door detailhandel en dienstverlening, horeca en kantoren en in mindere mate door woningen. Bedrijven (in milieucategorieën 1 en 2) zijn binnen het plangebied alleen toegestaan binnen de bestemming Centrum-4, Pompenburg. Hoewel bedrijven vanuit het oogpunt van functiemenging wel in het plangebied zouden passen worden ze om twee redenen in het grootste deel van het plangebied niet toegestaan. Vermenging met bedrijven zou afbreuk doen aan de uitstraling en het functioneren van het winkel- en uitgaansgebied. En vestiging van bedrijven zou conflicteren met de ingezette koers om de woonfunctie van het centrum te versterken.

In voorliggend geval wordt een multifunctioneel complex ontwikkeld binnen een hoogstedelijk centrumgebied. Er is op dit moment reeds sprake van een gebied met functiemenging waarbij woningen, winkels, horeca en kantoren deel uitmaken van de omgeving en naast/boven elkaar aanwezig zijn. Het vigerende bestemmingsplan maakt deze functies binnen het projectgebied en in de directe omgeving op dit moment al mogelijk. De verschillende functies zijn op dit moment ook aanwezig in de directe omgeving. In dit centrumgebied zijn woningen boven de centrum stedelijke functies derhalve mogelijk.

Voorliggend plan gaat uit van woningen in de bestaande toren vanaf de vijfde bouwlaag. De detailhandelsfunctie wordt afgescheiden van de woningen met een laag bergingen in de vier-

de bouwlaag. De gevels van de woningen liggen op ruim 30 meter afstand van de winkels aan de Lijnbaan en ongeveer 20 meter afstand van de Koopgoot aan de Beurstraverse.

Op basis van de VNG-uitgave vallen zowel horeca (cafetaria, snackbar, ijssalon e.d.) en detailhandel in milieucategorie 1, waarbij ten opzichte van een rustige woonwijk een richtafstand geldt van 10 meter. In een gemengd gebied (waar in het stadscentrum sprake van is) mag deze afstand met één stap verlaagd worden. Dit betekent dat de richtafstand van 10 meter teruggebracht kan worden naar 0 meter. Deze functies mogen dus aanpandig aan woningen gerealiseerd worden. De nieuw te realiseren woningen liggen dus op voldoende afstand van de bestaande en nieuw te realiseren functies zoals detailhandel en horeca.

Met voorliggende ontwikkeling worden er geen belemmeringen verwacht in het kader van bedrijven- en milieuzonering.

6.2 Bodem

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies of financiële haalbaarheid van een bestemmingsplan. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische-, of aardkundige waarde, energieopslag, waterberging, drinkwaterwinning. Deze functies worden -indien relevant- eerder in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal.

Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

Relatie met het plangebied

In juli 2015 is door Envita Nijmegen een nader bodemonderzoek uitgevoerd als vervolg op het door BK Groep opgesteld verkennend bodemonderzoek. Beide onderzoeken zijn als bijlage bijgevoegd.

Uit het nader bodemonderzoek blijken sterke verontreinigingen (> interventiewaarde) met lood, koper en PAK aanwezig te zijn. Daarnaast worden matige verontreinigingen (> tussenwaarde) aangetoond met nikkel en zink en lichte verontreinigingen (> achtergrondwaarde) met kobalt, molybdeen, kwik, cadmium en minerale olie. De verontreinigingen met metalen en PAK hangen samen met de aanwezigheid van bijmengingen met puin, kool en sintels in de ondergrond. Deze verontreinigingen worden dan ook als één geval van verontreiniging beschouwd. Lood is de voor de omvang van de verontreiniging maatgevende parameter.

De sterk verontreinigde laagdikte varieert sterk, maar bevindt zich op basis van de analyseresultaten en de mate van bijmengingen over het algemeen tussen 1,2 à 2,6 tot 3,5 à 5,0 m-mv. De gemiddelde sterk verontreinigde laagdikte wordt geraamd op 1,5 m. Met een verontreinigde laagdikte van circa 1,5 m bedraagt het totaal sterk verontreinigde bodemvolume op basis van bovengenoemde uitgangspunten circa 900 m³.

Omdat het volumecriterium van 25 m³ boven interventiewaarde verontreinigde grond wordt overschreden, is conform de Wet bodembescherming sprake van een geval bodemverontreiniging. De conclusie van de risicobeoordeling is dat er, uitgaande van de huidige bodemgebruiksvorm (ander groen, bebouwing, infrastructuur, en industrie), géén sprake is van actuele humane, ecologische of verspreidingsrisico's. Een bodemsanering hoeft op grond van de Wet bodembescherming niet met spoed te worden uitgevoerd.

Vanwege de voorgenomen herontwikkeling van de locatie en aard van de verontreiniging, wordt door de onderzoekers aanbevolen om in overeenstemming met het Besluit en de Regeling Uniforme Saneringen (BUS) sanering te laten plaatsvinden. De bijbehorende BUS-melding en saneringswerkzaamheden worden voorafgaande aan de bouwwerkzaamheden uitgevoerd.

6.3 Ecologie

De Europese Unie heeft richtlijnen opgesteld om de biodiversiteit te behouden. Nederland heeft hieraan uitwerking gegeven in de Natuurbeschermingswet, die vooral gericht is op het beschermen van gebieden en de Flora- en faunawet die vooral gericht is op de bescherming van soorten.

De Natuurbeschermingswet beschermt specifieke gebieden (Natura 2000) op basis van Europese richtlijnen te weten: de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Wetlands en Beschermde Natuurmonumenten. Voor deze juridisch beschermde gebieden gelden per gebied specifieke instandhoudingsdoelen voor de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Daarnaast kan hier ook het beschermen van soorten op basis van de Flora- en faunawet van toepassing zijn. De Flora- en faunawet regelt de soortbescherming en geldt voor heel Nederland. Voor alle in het wild levende planten en dieren geldt een algemene zorgplicht. Tevens is een lijst van kracht met beschermde soorten. De bescherming van deze soorten is nader uitgewerkt in verbodsbepalingen.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van het plan voor de natuur. Gekeken dient te worden of ten gevolge van het plan of bij de uitvoering van het plan geen blijvende schadelijke effecten zullen optreden aan gebieden en soorten. Dit moet 'op voorhand in redelijkheid' worden ingeschat via een deskundigenrapport (zgn. natuurtoets of ecologische toets). Als er mogelijk effecten zijn, moet aannemelijk worden gemaakt dat daarvoor een ontheffing Flora- en faunawet kan worden verkregen en/of dat met zorgvuldig handelen schade kan worden voorkomen. Op grond van de Natuurbeschermingswet geldt een vergunningplicht. Als een vergunning nodig is, dan moet, om de uitvoerbaarheid voor het bestemmingsplan aan te tonen, aannemelijk worden gemaakt dat een vergunning kan worden verleend, zo nodig met mitigerende maatregelen, of door middel van compensatie.

Relatie met plangebied

Tauw heeft in een eerder stadium reeds een natuurtoets en vleermuizenonderzoek voor deze ontwikkeling uitgevoerd (Tauw, 2011; Tauw, 2012). Omdat deze onderzoeken juridisch gezien niet meer houdbaar zijn, is één en ander geactualiseerd (Nader onderzoek vleermuizen en gierzwaluwen bij Forum Rotterdam, Tauw, oktober 2015). Dit rapport is in de bijlage terug te vinden. De resultaten zijn hieronder integraal weergegeven.

De geactualiseerde natuurtoets (Tauw, 2015) beschrijft naar welke (strikt) beschermde soorten soortgericht onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is. Dit betreft de volgende soort(groep)en:

- Vleermuizen (allen tabel 3-soorten): kraam-, zomer-, paar- en winterverblijfplaatsen, foerageergebieden, vliegroutes
 - Gewone dwergvleermuis
 - Laatvlieger
 - Ruige dwergvleermuis
- Vogelsoort met jaarrond beschermd nest:
 - Gierzwaluw (categorie 2-vogelsoort)

Aantasting van bovenstaande functies betreft een overtreding van de Flora- en faunawet. Daarom dient voorafgaande aan de werkzaamheden inzichtelijk te worden gemaakt of zich een negatief effect (en daarmee een overtreding) voordoet.

Het veldwerk is uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol van het Netwerk Groene Bureaus (NGB, 2013). Hierin is het minimaal aantal bezoeken en de onderzoeksinspanning vastgelegd. Dit vleermuisonderzoek heeft zich gericht op het vaststellen van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Tijdens het onderzoek is ook gezocht naar andere soorten, maar deze komen doorgaans veel minder frequent voor in de stad. In dit geval zijn, conform het geldend vleermuisprotocol, vier veldbezoeken gebracht in de periode van juni tot en met september 2015. De bezoeken zijn verspreid over deze periode, omdat vleermuizen gebruik maken van een netwerk van verblijfplaatsen en jachtgebieden, die in verschillende perioden in het jaar worden gebruikt.

Resultaten vleermuisonderzoek

De resultaten van het onderzoek zijn sterk vergelijkbaar met de resultaten van het onderzoek uit 2011-2012 (Tauw, 2012). In en nabij het plangebied zijn uitsluitend gewone dwergvleermuizen waargenomen. De activiteit van vleermuizen tijdens alle bezoeken was niet hoog. De activiteit was het hoogst gedurende het laatste veldbezoek, op de avond van 17 september 2015. Gedurende de andere veldbezoeken zijn erg weinig vleermuizen waargenomen (tijdens het ochtendbezoek van 9 juli zijn zelfs geen vleermuizen waargenomen).

Verblijfplaatsen

In het plangebied en haar omgeving zijn geen in- en/of uitvliegende vleermuizen waargenomen. Er zijn ook geen indicaties dat er zich verblijfplaatsen bevinden in het plangebied. Het voorkomen van verblijfplaatsen in en nabij het plangebied is daarom uitgesloten.

Vliegroutes

Vliegroutes van vleermuizen zijn niet vastgesteld in / om het plangebied. Het voorkomen van vliegroutes in en nabij het plangebied is daarom uitgesloten.

Foerageergebied

Alleen de bomen op de Coolsingel (buiten plangebied) worden door enkele gewone dwergvleermuizen als foerageerlocatie gebruikt. Deze bomen worden niet aangetast en worden niet door een groot aantal vleermuizen gebruikt. Het voorkomen van foerageergebieden in het plangebied is uitgesloten.

Resultaten gierzwaluwonderzoek

Er zijn geen 'in- en/of uitvliegende' gierzwaluwen in het plangebied of haar omgeving waargenomen. Ook overvliegende gierzwaluwen zijn nauwelijks gezien. Het voorkomen van nestlocaties van gierzwaluwen in en nabij het plangebied is daarom uitgesloten.

Effectbeschrijving

Vleermuizen

In het plangebied en haar omgeving zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Negatieve effecten van het voornemen op verblijfplaatsen van vleermuizen zijn daarom uitgesloten.

In het plangebied zijn geen foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen aanwezig. Negatieve effecten van het voornemen op foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen zijn daarom eveneens uitgesloten.

Gierzwaluwen

Verblijfplaatsen van de gierzwaluw zijn afwezig in het plangebied en haar omgeving. Het voornemen heeft daardoor geen negatieve effecten op verblijfplaatsen en/of exemplaren van deze soort.

Conclusie

Door Tauw is in de zomer en najaar van 2015 onderzoek gedaan naar de functie van het plangebied voor vleermuizen en gierzwaluwen (door de Flora- en faunawet strikt beschermd).

Vastgesteld is dat het plangebied en haar omgeving geen functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen en de gierzwaluw. Ook vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen zijn niet in het plangebied aanwezig.

Het beoogde voornemen kan doorgang vinden zonder dat dit een negatief effect op vleermuizen en/of gierzwaluwen heeft. Vervolgstappen op het gebied van natuurwetgeving zijn niet nodig.

6.4 Externe veiligheid

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

Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg) beschrijft het beleid van de overheid met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de oevers van de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas heeft de provincie in artikel 11 van haar Verordening Ruimte een veiligheidszone vastgesteld, waarin geen bebouwing is toegestaan. De zone is 40 meter bij zeeschepen en 25 meter voor binnenvaartschepen. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

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

Rotterdams beleid

De wetgever biedt gemeenten beleidsvrijheid om groepsrisicobeleid te formuleren dat recht doet aan lokale omstandigheden. In Rotterdam is dit vastgelegd in het Beleidskader Groepsrisico. Daarin streeft Rotterdam voor stad en haven naar een situatie waarbij het groepsrisico voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreiding van risicovolle activiteiten zo laag

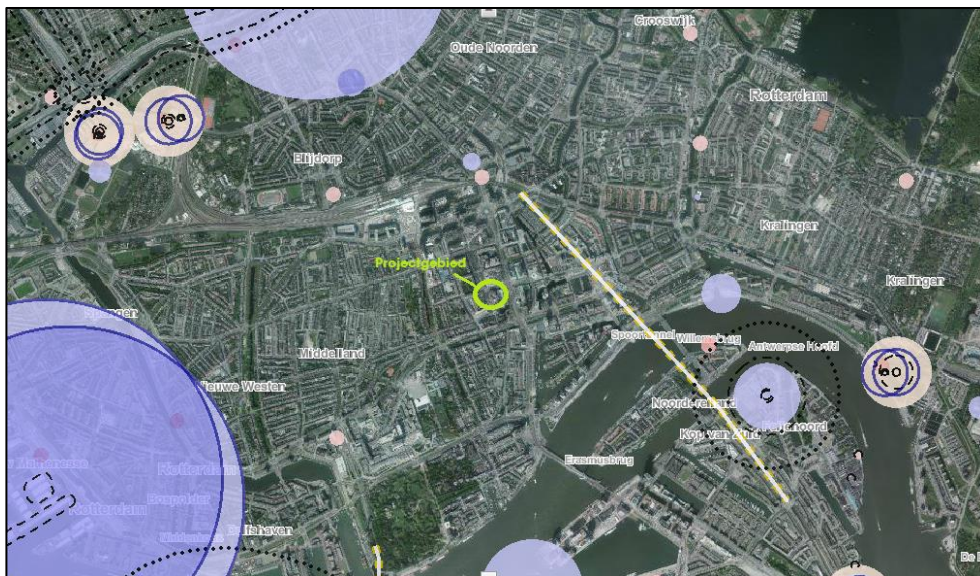
mogelijk is. Daarbij wordt er naar gestreefd om de oriëntatiewaarde niet te overschrijden. Deze ambitie krijgt vorm door, ongeacht de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, te streven naar een situatie waarbij het GR in ieder geval niet toeneemt en bij voorkeur een afname van het GR wordt bewerkstelligd. Indien dit niet realistisch is wordt door middel van maatwerk gestreefd naar een zo laag mogelijk GR. Bij een toename van het groepsrisico als gevolg van een plan, of een overschrijding van de oriënterende waarde is advies nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

Relatie met voorliggend plan

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risico-bronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op deze risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risico veroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

Op de risicokaart is te zien dat het projectgebied niet is gelegen binnen een risicocontour van een inrichting, buisleiding of transportroute gevaarlijke stoffen.

figuur 8: uitsnede risicokaart



Forum zelf betreft ook geen activiteiten in het kader van het Bevi, waardoor er gevaar zou ontstaan voor bestaande woningen in de omgeving.

De toevoeging van woningen (die overigens op grond van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk zijn) zorgt niet voor een hoger risico in het kader van externe veiligheid.

6.5 Geluid

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De basis voor het beoordelen van geluid is de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet. In deze wetten liggen normen vast voor geluid afkomstig van de industrie, weg- en spoorwegverkeer en luchtvaartverkeer. Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient in het kader van goede ruimtelijke ordening sprake te zijn van een goede leefkwaliteit of leefomgevingskwaliteit. Deze begrippen zijn niet duidelijk omlijnd en kennen vele invalshoeken. Met betrekking tot geluid betekent het echter dat niet alleen gekeken wordt naar de geluidsbronnen genoemd in de Wet geluidhinder,

maar ook naar niet wettelijke geluidsbronnen zoals scheepvaart, tramverkeer, 30 km/uur wegen, parkeervoorzieningen. Hierbij wordt het geluidsniveau in beeld gebracht.

In de Wet geluidhinder staan de geluidsgevoelige bestemmingen genoemd waarvoor maximaal toelaatbare geluidsbelastingen gelden maar ook hier geldt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken moet worden naar bestemmingen, die in de Wet geluidshinder niet als geluidsgevoelig zijn aangemerkt, maar dit wel kunnen zijn, zoals kinderdagverblijven. Woningen zijn geluidsgevoelige bestemmingen en dienen derhalve getoetst te worden aan de Wet geluidhinder.

Relatie met het plangebied

Met voorliggend bestemmingsplan worden geluidsgevoelige objecten (woningen) mogelijk gemaakt. Het betreft hier de voorgenomen transformatie van de kantoorstoren (vanaf de derde bouwlaag) naar woningbouw. In dit kader is door Peutz in oktober 2015 een akoestisch onderzoek verricht.

In verband met de overige beoogde functie binnen Forum vindt er wijziging in het expeditieverkeer plaats. De gevolgen hiervan zijn in een separaat onderzoek door Peutz beoordeeld. De volledige akoestische onderzoeken zijn terug te vinden in de bijlagen. Hieronder zijn de conclusies integraal weergegeven.

Resultaten geluidsonderzoek wegverkeerslawaaï

Het onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer (incl. trams) heeft betrekking op de gevels van het voormalige ABN AMRO-kantoorgebouw aan de Van Oldenbarneveltplaats te Rotterdam. Het voormalige kantoorgebouw ondervindt geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op met name de Coolsingel en het tramverkeer op de Van Oldenbarneveltplaats.

tabel 3: maximaal optredende geluidsbelasting Lden, ten gevolge van omliggende wegen (incl. 5 dB aftrek)

Weg	Maximaal optredende geluidbelasting Lden	Overschrijding voorkeursgrenswaarde
	[dB]	[dB]
Van Oldenbarnevelplaats	55	7
Coolsingel	54	6
Blaak	43	–
Westblaak	45	–
Aert van Nesstraat	42	–
Karel Doormanstraat	40	–

De maximaal gecumuleerde (in casu gesommeerde) geluidbelasting ten gevolge van alle omliggende wegen (incl. tramverkeer) bedraagt Lden = 61 dB incl. 0 dB aftrek ex artikel 3.4 Rmg2012.

Wet geluidhinder

Van Oldenbarnevelplaats

Uit de berekeningsresultaten zoals weergegeven in tabel t4.1 volgt dat ten gevolge van het tramverkeer op de Van Oldenbarnevelplaats de voorkeursgrenswaarde (Lden=48dB) met 7 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde (Lden=63dB) wordt op geen enkele positie overschreden.

Daar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden dient ten gevolge van het tramverkeer op de Van Oldenbarnevelplaats een ontheffing “hogere grenswaarde” aangevraagd te worden. Deze hogere grenswaarde is nodig omdat maatregelen aan de bron, zoals

het verlagen van de snelheid, niet mogelijk zijn. Gezien de ligging van de trambaan (binnen winkelgebied en met diverse bochten etc.) is de snelheid van de trams al relatief laag. Maatregelen in het overdrachtsgebied tussen bron en ontvanger (plaatsing geluidscherm) zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk/wenselijk. Het vergroten van de afstand door het verleggen van de bron stuit eveneens op diverse bezwaren en zal naar verwachting slechts een beperkte geluidreductie opleveren.

Coolsingel

Uit de berekeningsresultaten volgt dat ten gevolge van het wegverkeer (inclusief tramverkeer) op de Coolsingel de voorkeursgrenswaarde ($L_{den}=48\text{dB}$) met 6 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde ($L_{den}=63\text{dB}$) wordt op geen enkele positie overschreden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het tramverkeer in de totale geluidbelasting even maatgevend is als het wegverkeer.

Daar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden dient ten gevolge van het verkeer op de Coolsingel een ontheffing "hogere grenswaarde" aangevraagd te worden. Deze hogere grenswaarde is nodig omdat maatregelen aan de bron zoals het verder verlagen van de snelheid van de trams vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk/mogelijk zijn. Bronmaatregelen welke gericht zijn op het verminderen van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer zullen zeer beperkt effect hebben, aangezien de geluidbelasting ten gevolge van het tramverkeer even maatgevend is. Maatregelen in het overdrachtsgebied tussen bron en ontvanger (plaatsing geluidscherm) zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk/wenselijk.

Overige wegen

Uit de berekeningsresultaten zoals weergegeven in tabel t4.1 volgt dat ten gevolge van het wegverkeer (inclusief tramverkeer) op de Blaak, Westblaak, Aert van Nesstraat en de Karel Doormanstraat de voorkeursgrenswaarde ($L_{den}=48\text{dB}$) niet wordt overschreden. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat voor deze wegen op grond van de Wet Geluidhinder geen verdere beperkingen volgen aan de voorgenomen ontwikkeling aan appartementen. Een procedure "hogere grenswaarde" ten aanzien van deze wegen is dan ook niet aan de orde.

Ontheffingsbeleid gemeente Rotterdam

Uit de berekeningsresultaten volgt dat de gesommeerde geluidbelasting ten gevolge van alle omliggende wegen (incl. tramverkeer) $L_{den} < 56\text{ dB}$ bedraagt incl. 5 dB aftrek ex artikel 3.4 Rmg2012.

Alle appartementen beschikken over een gevel/ buitenruimte met een geluidbelasting lager dan of gelijk aan 53 dB. Deze gevels/buitenruimten kunnen conform het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam aangemerkt worden als zijnde geluidluw.

Conclusie wegverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat realisatie van de geluidgevoelige bestemming (appartementen) mogelijk is binnen de kaders van de Wet geluidhinder en het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Wel wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Van Oldenbarneveldplaats en de Coolsingel overschreden, waardoor een procedure hogere grenswaarden doorlopen dient te worden daar maatregelen onvoldoende effect sorteren en/of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige en/of technische aard. De noodzakelijke hogere waarden in de zin van de Wet geluidhinder zijn dan ook verleend.

Geluidonderzoek ten aanzien van de gevolge van expeditieverkeer

Middels het akoestisch onderzoek d.d. 18 maart 2016 (bijlage 4) zijn de optredende geluidsniveaus ten gevolge van de geplande expeditie-activiteiten van Forum ter plaatse van de nabijgelegen bestaande en geplande woningen bepaald. De geluidsniveaus zijn getoetst aan de geluidsgrenswaarde uit het activiteitenbesluit.

In het onderzoek zijn de twee scenario's (zoals beschreven in het hoofdstuk verkeer en parkeren) waarbij wel of niet sprake is van venstertijden geanalyseerd.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende:

- Indien de transportbewegingen van en naar de expeditieliften plaatsvinden conform scenario 2 (zonder venstertijden) wordt aan de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit voldaan. Ook voor de indirecte hinder wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden. Voor deze situatie kan derhalve gesteld worden dat sprake is van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat.
- Indien de transportbewegingen van en naar de expeditieliften plaatsvinden conform scenario 1 (met venstertijden) vinden er ook transportbewegingen in de avond- en nachtperiode plaats. Deze transportbewegingen leiden formeel tot overschrijdingen van de voorkeursgeluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit, maar voldoen aan de strengste grenswaarden voor het maximale geluidniveau. Maatregelen zijn in deze situatie niet realistisch. Daarnaast treden vergelijkbare geluidsniveaus op ten gevolge van overige omgevingseigen geluidbronnen (tram, laad- en losactiviteiten bij overige inrichtingen, wegverkeerslawaai e.d.). Geconcludeerd kan worden dat de geluidsniveaus ten gevolge van de expeditie van het Forum met scenario 1 niet leiden tot een verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat.

Conclusie akoestisch woon- en leefklimaat als gevolg van expeditieverkeer

Derhalve wordt vastgesteld dat bij realisatie van de expeditie bij zowel zonder of met venstertijden geen sprake zal zijn van relevante verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat. Hiermee is de beoogde ontwikkeling van de expeditie-activiteiten akoestisch inpasbaar binnen de leefomgeving.

6.6 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn in het bestemmingsplan twee aspecten van belang. Ten eerste dient nagegaan te worden wat de gevolgen zijn van het plan voor de (lokale) luchtkwaliteit. Daarnaast dient te worden nagegaan of de gewenste bestemming past bij de aanwezige luchtkwaliteit. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen.

Op 15 november 2007 is paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen.

Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of

- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen, die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

Rotterdams beleid

Om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren en de ontwikkeling van de stad blijvend mogelijk te maken is de Rotterdamse strategie voor het Besluit luchtkwaliteit vastgesteld, uitgewerkt in de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit. Daarin worden verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Zo is een slechte luchtkwaliteit bij nieuwbouw een belangrijk aandachtspunt.

Herstructurering is alleen mogelijk als dat resulteert in netto minder blootgestelde inwoners. In overschrijdingsgebieden is nieuwbouw niet toegestaan.

Relatie met plan

NSL-project Rotterdam Centrum

Een van de projecten die in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen is het project Rotterdam Centrum. Het NSL loopt tot 1 januari 2017, maar geeft wat opgenomen programma's betreft een doorkijk naar 2020. In het centrum van Rotterdam zijn tot 2020 (de NSL periode) circa 52 bouwprojecten voorzien, die voor een deel nog met een ruimtelijke procedure (bestemmingsplan of omgevingsvergunning) mogelijk gemaakt moeten worden. Deze 52 projecten in het centrum zijn als één NSL-project in het NSL opgenomen omdat het verkeer van en naar deze projecten over dezelfde wegen rijdt. Deze projecten zijn daarom bij het effect op de luchtkwaliteit niet afzonderlijk te beschouwen. Een bestemmingsplan dat één of meerdere van deze projecten mogelijk maakt zal daarom een beroep op het NSL-project Rotterdam Centrum moeten doen. Ook andere projecten/ontwikkelingen in het centrum, die bij de melding aan het NSL niet waren voorzien, moeten een beroep op het NSL-project Rotterdam Centrum doen. Voor dergelijke projecten is aanvullend aan het totale programma van de 52 projecten op twee manieren programmaruimte in het NSL-project aangebracht:

- Het in het NSL opgenomen programma betreft nieuwbouw, maar het bestaande programma (de bestaande bebouwing) dat aanwezig is op de meeste ontwikkellocaties is hier niet van afgetrokken. Dit bestaande programma, dat verdwijnt bij sloop, vormt programmaruimte die gebruikt kan worden voor ontwikkelingen die niet zijn voorzien maar die wel als wenselijk worden gezien en daarom in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt;
- Het totale programma is naar boven afgerond. Voor deze programmaruimte geldt hetzelfde als hierboven.

Het project Forum is opgenomen in het NSL.

Conclusie

Omdat de ontwikkelingen, die dit voorliggende bestemmingsplan Forum mogelijk maken, zijn opgenomen in een vastgesteld programma (het NSL) dat gericht is op het bereiken van de wettelijke grenswaarden kan het bestemmingsplan een beroep doen op het NSL. Door een beroep op het NSL wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer).

6.7 M.e.r.-beoordeling

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Een stedelijk ontwikkelingsproject als de realisatie van vijftig woningen is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2.

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte 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. Het volgen van een m.e.r.-beoordelingsprocedure is daarom niet vereist.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd, één van de aanleidingen voor de aanpassing van het Besluit m.e.r. De essentie van die uitspraak is dat een m.e.r. altijd noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). Een vormvrije m.e.r. bevat de volgende inhoud:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1. Kenmerken van het project

Het project kenmerkt zich door een multifunctionele ontwikkeling in de binnenstad van Rotterdam. Forum behelst de realisatie van woningen, winkels, horeca en kantoor.

2. Plaats van het project

Forum ligt in de binnenstad van Rotterdam wat een hoogstedelijk gebied betreft. De binnenstad is aan te duiden als gemengd gebied en bestaat uit een mix van winkels, kantoren, horeca, woningen en overige voorzieningen. Er zijn geen beschermde natuurgebieden in de directe omgeving.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De effecten van het project voor het milieu beperken zich voornamelijk tot verkeersbewegingen en luchtkwaliteit. In de studie van Goudappel Coffeng naar de verkeerseffecten is aangetoond dat de ontwikkeling niet leidt tot een hoge verkeersaantrekkende werking. Het extra verkeer zorgt niet voor een significant negatief milieueffect. De ontwikkeling zelf bestaat niet uit milieubedreigende activiteiten.

De ontwikkeling vervangt een bestaande stedelijke bestemming binnen een stad en geeft uitvoering aan het vigerende bestemmingsplan door diverse stedelijke functies te ontwikkelen. De milieukwaliteit in de omgeving wordt in sterke mate bepaald door de stedelijke omgeving, waaronder de omliggende wegen. Het verkeer van en naar Forum wordt op toereikende wijze geregeld. De verandering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit ten gevolge van de verandering van verkeer zal, zoals vastgesteld in onderzoek, niet of nauwelijks waarneembaar zijn. Ook zijn er, zoals vastgesteld in hoofdstuk 6.4, geen significante effecten in het kader van de (externe) veiligheid.

Binnen het plangebied zijn geen significante effecten op bodem-, water-, cultuurhistorische of archeologische waarden of natuur. Met het plan wordt voldaan aan wettelijke eisen met betrekking tot de milieukwaliteit binnen en buiten het plangebied. Effecten die optreden zijn gerelateerd aan de geluidsbelasting op woningen binnen het plangebied ten gevolge van de omliggende wegen. Deze effecten zijn onderzocht en zorgen niet voor een significant negatief effect voor het milieu.

Conclusie

Er is door toedoen van de voorliggende herontwikkeling geen sprake van negatieve significante milieueffecten die ertoe leiden dat een volledige m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

6.8 Windhinder

In opdracht van Multi Vastgoed BV is door Peutz een windtunnelonderzoek uitgevoerd aan een schaalmodel van het plan Forum Rotterdam, inclusief de bestaande stedenbouwkundige omgeving van het project d.d. 13 mei 2015 (kenmerk GG 16081-2-RA-001). Het rapport is als bijlage bij dit plan terug te vinden. De resultaten zijn hieronder integraal weergegeven.

Voor het vervaardigen van het model is gebruik gemaakt van de gegevens zoals verstrekt door OMA Architecten te Rotterdam, gegevens met betrekking tot de stedenbouwkundige omgeving afkomstig van de gemeente Rotterdam, alsmede van eigen waarnemingen ter plaatse.

Het doel van het huidige onderzoek is het bepalen van het te verwachten windklimaat rondom het definitief ontwerp van het bouwplan. Daarnaast is onderzocht hoe het windklimaat rond het plan verder kan worden geoptimaliseerd.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Uitgangspunt voor het onderzoek is dat voldaan wordt aan het ambitieniveau zoals door de gemeente is aangegeven: minimaal matig windklimaat in zowel de doorloop- als de slentergebieden, waarbij op die plekken waar het windklimaat in de huidige situatie al slecht is, een slecht windklimaat wordt geaccepteerd.

Conclusie

Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de huidige bebouwingssituatie kent het windklimaat rond het plangebied grote verschillen. Door de aanwezige hoogbouw rond het plan is het windklimaat lokaal slecht.
- In de geplande bebouwingssituatie wordt het te verwachten windklimaat met name op het noordelijke deel van de Lijnbaan en rond de entree van de Beurstraverse wat minder gunstig.
- Het windklimaat op de Coolsingel en het Binnenwegplein zal naar verwachting niet significant wijzigen ten opzichte van de plannen.
- Dankzij de aanwezige terrasschermen is en blijft het windklimaat op het terras van Café Raoul goed.
- Er wordt rond het plangebied geen windgevaar of beperkt risico op windgevaar verwacht en het bouwplan leidt niet tot een overschrijding van het gevarencriterium.

Concluderend wordt vastgesteld dat ten gevolge van de bouwplannen het windklimaat op een aantal punten wat minder gunstig wordt dan in de huidige bebouwingssituatie. Er wordt geadviseerd met name bij de verschillende entrees in het gebied door het aanbrengen van lokale wind afschermende maatregelen het windklimaat te verbeteren. De te nemen maatregelen worden met de gemeente nader afgestemd.

6.9 Bezonning

Op dit moment bestaat geen officiële wetgeving ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Gemeenten zijn derhalve vrij hun eigen regels op het gebied van bezonning op te stellen. Wel zijn er algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. Deze TNO-normen hebben echter alleen betrekking op woningbouw. Er zijn gemeenten die op basis van deze normen ook regelgeving voor bijvoorbeeld schoolpleinen hebben opgesteld.

Beleid gemeente Rotterdam

Binnen de gemeente Rotterdam is gekozen voor een specifieke aanpak, beschreven in de Hoogbouwvisie 2011, waarbij de nadruk niet ligt op de omringende bebouwing, maar juist op de openbare ruimte rond het plan. In de Hoogbouwvisie 2011 is een kaart opgenomen, waarin zogenaamde sunspots zijn gedefinieerd. Binnen deze sunspots mag in principe geen verslechtering van de bezonning plaatsvinden in de periode tussen 21 maart en 21 september en binnen een voor de spots specifieke tijdsperiode. De sunspots in de hoogbouwvisie rond Forum hebben betrekking op de periode tussen 12:00 uur en 18:00 uur. Gezien het feit dat de geplande hoogbouw onder de 70 meter blijft, zijn deze regels (waaronder de regels met betrekking tot de sunspots) hier niet van toepassing. De gemeente heeft echter aangegeven bij

de beoordeling van de bezonning wel zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de regels van de Hoogbouwvisie 2011.

Alhoewel de schaduwen in de openbare ruimten groter kunnen worden, hoeft dat geen reden te zijn om een bouwplan te veranderen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel goed om de lichteffecten van een bouwplan te inventariseren en eventueel het bouwplan te wijzigen indien de lichteffecten van het bouwplan significant negatieve gevolgen hebben voor de bezonning en beschaduwning van omliggende woningen/objecten.

Peutz heeft onderzoek gedaan naar de bezonning, waarvan de resultaten zijn neergelegd in een rapport d.d. 18 augustus 2015 (kenmerk 16081-1-RA-002). Het rapport is als bijlage terug te vinden. De resultaten zijn hieronder integraal weergegeven.

Doel van het onderzoek was het geven een beoordeling van de bezonningssituatie van de omgeving van het bouwplan, en het geven van een inschatting van de invloed van de nieuwbouw op de bezonning ten opzichte van de bestemmingsplansituatie. Aanvullend is ook een vergelijk met de huidige bebouwingssituatie gemaakt.

Op basis van de Hoogbouwvisie 2011 is de bezonning beoordeeld voor de periode van 21 maart tot 21 september, tussen 12:00 uur en 18:00 uur.

Uit de vanuit juridisch oogpunt uitgevoerde vergelijking tussen de bezonning in de geplande bebouwingssituatie met de bestemmingsplansituatie kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Door de grotere hoogte van de bebouwing langs de Lijnbaan is er ten opzichte van de bestemmingsplansituatie een significante lagere mogelijke bezonningsduur direct ten noorden en in een smalle strook ten oosten van de laagbouwvoet. Het gebied ten noorden van de bebouwing waarin de bezonningsduur lager is, blijft beperkt tot de zuidelijke zijde van de Van Oldenbarneveltplaats.
- De bezonning van de Beurstraverse, de noordzijde van de Van Oldenbarneveltplaats (o.a. ter plaatse van Café Raoul) en de Coolsingel is in de geplande bebouwingssituatie gunstiger dan in de bestemmingsplansituatie.

Uit de aanvullende vergelijking met de huidige bebouwingssituatie kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Ten opzichte van de huidige bebouwingssituatie is er in geplande bebouwingssituatie (i) een afname van de bezonning ten gevolge van de toegenomen hoogte van de laagbouw, en door de toegenomen hoogte van het noordelijke deel van de toren en de toevoeging van de balkons in de Beurstraverse, (ii) een smalle strook langs de westgevel van de Lijnbaan en op de Van Oldenbarneveltplaats waar sprake is van een afname van de bezonning.
- Op het terras van “Café Raoul” is vrijwel geen afname van de bezonning te verwachten.

6.10 Duurzaamheid en energie

Rotterdam ambieert een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad, de regio en de haven. Binnen de stad speelt het streven naar duurzaamheid op alle schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad als geheel, als op het niveau van de verschillende stadsdelen: de binnenstad, wijken en buurten en op het niveau van een gebouw zelf. Deze duurzaamheidsambitie is uitgewerkt in een aantal beleidsplannen, zoals het Programma Duurzaamheid, Rotter-

damse Woningkwaliteit (RWK), het Waterplan Rotterdam, Gezond in de stad, de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit (RAL) en het Rotterdam Climate Initiative (RCI).

6.10.1 Duurzaam bouwen

Bij duurzaam bouwen is de insteek om er zorg voor te dragen dat tijdens de hele kringloop van bouwen, renoveren en beheren van bouwwerken, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het Bouwbesluit geeft aan welk kwaliteitsniveau ten minste is vereist. In Rotterdam geldt daarnaast 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Een aantal van de duurzaam bouwen maatregelen kunnen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied:

- Afkoppeling van hemelwater, zodat regen en afvalwater niet in hetzelfde riool terecht komen. Het schone regenwater kan in het gebied zelf worden vastgehouden.
- Geen zink gebruiken voor bijvoorbeeld dakgoten. Zink heeft de eigenschap uit te logen waarbij neerslag zink oplost in het regenwater. Een alternatief is stalen dakgoten.
- Gebruik hout met een milieukeur, bijvoorbeeld FSC. Het keurmerk FSC geeft aan dat het hout uit een goed beheerd bos afkomstig is.
- Pas waterbesparende maatregelen toe, bijvoorbeeld een waterbesparende douchekop of een waterbesparend toilet.
- Maak gebruik van zonne-energie door middel van het installeren van een zonneboiler of zonnecellen.
- Bekijk of nieuwe gebouwen uitgevoerd kunnen worden met een groen dak.

6.10.2 Duurzame energie

Eén van de meest ambitieuze doelstellingen is om de CO₂-uitstoot in 2025 met 50% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. Ook wordt in 2025 gestreefd naar een energie neutraal gebouwde omgeving.

Om een substantiële bijdrage aan deze doelstelling te leveren en energie te besparen, is het beleid van de gemeente Rotterdam erop gericht zo veel mogelijk woningen, bedrijven en voorzieningen aan te sluiten op een collectief warmtenet. Dit warmtenet omvat een stelsel van leidingen waardoor warm water wordt gepompt voor verwarming en warm tapwater. Daarbij wordt als warmtebron gebruik gemaakt van industriële restwarmte. Bij grootschalige toepassing, op gemeentelijk niveau, wordt een grote milieuwinst behaald op het gebied van het broeikaseffect (CO₂) en de lokale luchtkwaliteit (NO_x).

Dankzij de in 2007 doorgevoerde aanpassing van de bouwverordening wordt aansluiting op het warmtedistributienet bevorderd. Indien ter plaatse een warmtedistributienet aanwezig is, dient een te bouwen bouwwerk te worden aangesloten op dat net. Dit is aan de orde als het bouwwerk minder dan 40 meter van de dichtstbijzijnde leiding ligt, of als de kosten van de aansluiting niet hoger zijn dan bij een afstand van 40 meter.

De gemeente bevordert het opwekken van duurzame energie in de gebouwde omgeving. Kleine windmolens ('urban wind') en fotovoltaïsche zonnepanelen (PV) zijn nu nog niet concurrerend met netstroom, maar dat wordt in de nabije toekomst wel verwacht. Naast bovengenoemde maatregelen moeten nieuw op te richten gebouwen of gebouwen die gerenoveerd worden daarom wat betreft daklast ook geschikt zijn voor het (na)plaatsen van zonnepanelen, een zonneboiler of een groen dak. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam dient bij het ontwerp van gebouwen rekening te worden gehouden met duurzaam bouwen principes en de energieprestatie eisen.

6.10.3 Groene daken

Wanneer groene daken op grote schaal worden toegepast dragen ze bij aan een duurzame en gezonde stad. Groene daken vangen regenwater op en voeren het vertraagd af. Hierdoor wordt het riool minder belast als het hard regent. Groene daken nemen stofdeeltjes op uit de atmosfeer en vormen zo een buffer tegen luchtvervuiling. Daarmee leveren groene daken een bijdrage aan de vermindering van CO₂-uitstoot. Een beplant dak isoleert het pand eronder.

Daardoor blijft het vooral in de zomer koeler in huis. Bovendien stralen groene daken bij hogere temperaturen minder warmte uit waardoor het ook een gunstige invloed heeft op de omgevingstemperatuur. En natuurlijk wordt de stad groener, waardoor er meer kansen komen voor flora en fauna en de leefbaarheid wordt verbeterd.

6.10.4 Transformatie en duurzaamheid

Daarnaast speelt de stedenbouwkundige duurzaamheid en een aantal intrinsieke kwaliteiten, die maken dat de ontwikkeling een gedegen basis heeft om langs natuurlijke weg zeer duurzaam te zijn. Dat is allereerst de centrale ligging in het hart van de stad (nabijheid van vele andere functies en zeer goede bereikbaarheid met openbaar vervoer). Daarnaast betreft dit de vergaande vorm van intensief en meervoudig ruimtegebruik. Hierdoor wordt de locatie maximaal benut en wordt tevens maximaal gebruik gemaakt van vele reeds in de directe omgeving aanwezige (infrastructurele) faciliteiten.

Bovendien wordt middels transformatie de bestaande bebouwing verduurzaamd door deze geschikt te maken voor een nieuwe functie. Dit geldt zowel voor het monumentale bankgebouw als voor het te transformeren kantoorgebouw. Hierbij wordt de huidige (monumentale) waarde behouden gericht op een toekomstbestendig gebruik.

6.11 Niet gesprongen explosieven

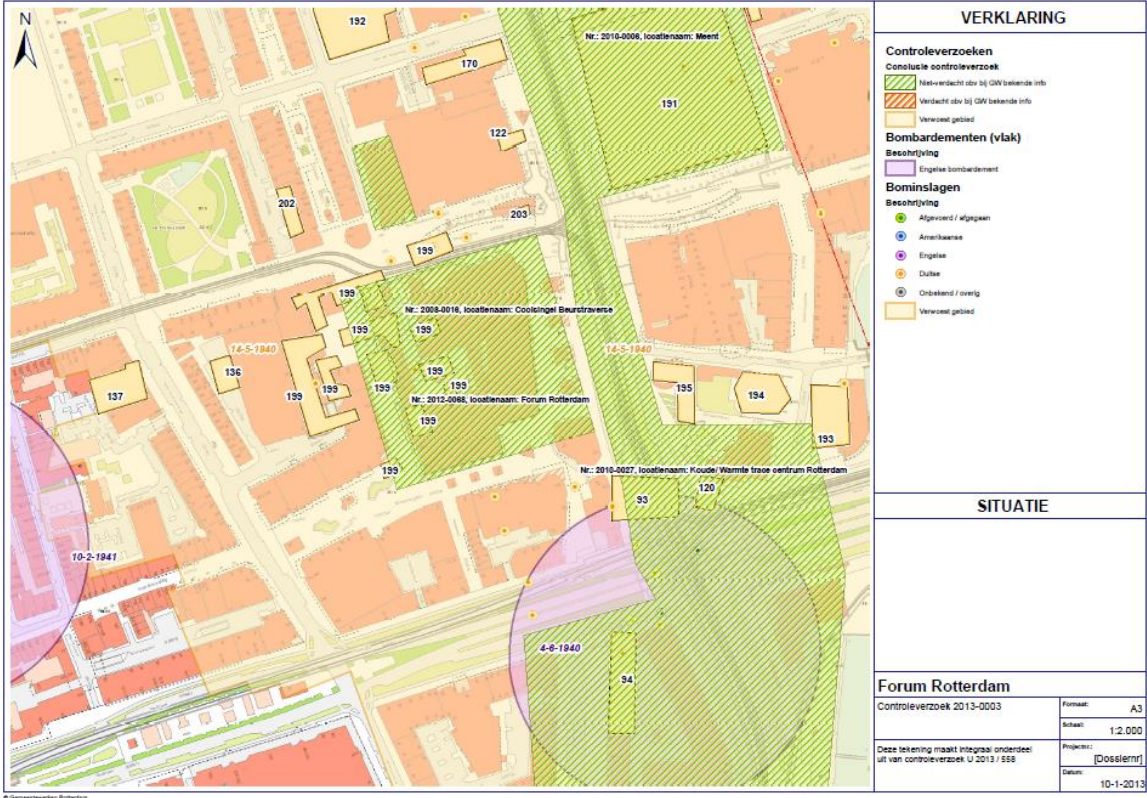
In de Tweede Wereldoorlog hebben op Rotterdam diverse bombardementen plaatsgevonden. Naast het bekende bombardement van 14 mei 1940 door de Duitsers, zijn gedurende de oorlog door de geallieerden diverse malen strategische plekken in en rond de stad gebombardeerd. Volgens sommige bronnen kan wel 10 tot 15 % van de afgegooiden bommen niet zijn geëxplodeerd.

Uit een door TNO verrichte studie blijkt dat de grondschok maatgevend is voor de schade in de omgeving (aan gebouwen en ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen). De naar verwachting in Rotterdam meest voorkomende bom is het type MK-82 (110 kg equivalente massa TNT) op een diepte van 6 meter. De bijbehorende schadeafstanden bij ondergrondse detonatie zijn ca. 100 m voor leidingen, 70 m voor gebouwen en 90 m voor fragmenten.

Binnen het grondgebied van de gemeente Rotterdam is op diverse plaatsen nog sprake van de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE) uit de Tweede Wereldoorlog. De rijksoverheid legt de verantwoordelijkheid voor de risico's van deze niet gesprongen explosieven bij de gemeente. Dit ligt in het verlengde van de kerntaak van het gemeentebestuur om toe te zien op de handhaving van de openbare orde en veiligheid. De gemeente Rotterdam is op basis van regelgeving verantwoordelijk voor het opsporen en ruimen van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Op 15 november 2005 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de coördinatie van het zoeken en ruimen van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog te verplaatsen van de Bestuursdienst naar Gemeentewerken Rotterdam en het Ontwikkelingsbedrijf.

In het kader van het project 'Forum Rotterdam' heeft Gemeentewerken Rotterdam een controleverzoek uitgevoerd (figuur 9). Ten behoeve van dit controleverzoek zijn de bij de gemeente Rotterdam beschikbare archieven gecontroleerd op de aanwezigheid van relevante informatie ten aanzien van niet gesprongen explosieven. Op de blindgangerkaart zijn ter plaatse geen geregistreerde blindgangers aanwezig. Op de inslagenkaart staan geen inslagen weergegeven.

figuur 9: overzicht controleverzoek Forum Rotterdam



De projectlocatie is gelegen in het door de Duitsers gebombardeerd en verwoest gebied. Dit gebied is na de oorlog opgehoogd en er heeft grootschalige nieuwbouw plaatsgevonden. De verwachting ten aanzien van het aantreffen van munitie in de bovengrond in de stad na de Tweede Wereldoorlog is daardoor erg klein.

Conclusie

Op basis van de gegevens op de bombardementenkaart, blindgangerkaart en overige archiefgegevens heeft Gemeentewerken Rotterdam geconcludeerd dat het risico, ten aanzien van het aantreffen van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog, op de desbetreffende locatie laag is. Derhalve worden geen belemmeringen gezien voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden op de locatie.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Als gevolg van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied onderzoek te worden ingesteld naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van de gemeente, waarbij ook de uitvoerbaarheid in beeld dient te komen.

Exploitatieplan

Sinds 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht. In deze wet is onder meer geregeld dat gemeenten via een exploitatieplan de gemeentelijke exploitatiekosten voor de openbare ruimte kunnen verhalen op particuliere ontwikkelaars. Daarnaast voorziet de wet in uitzonderingen voor gevallen waarin het niet nodig is een exploitatieplan vast te stellen. Eén van deze uitzonderingen doet zich voor als het verhaal van de met het project gepaard gaande gemeentelijke kosten anderszins is verzekerd (vergelijk artikel 6.12 lid 2 Wro).

In het geval van het voorliggende bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan vastgesteld, omdat met de ontwikkelaar gesloten anterieure exploitatieovereenkomst in de zin van artikel 6.24 Wro, het verhaal van de gemeentelijke exploitatiekosten is verzekerd.

Daarnaast is voor alle plandelen de invulling met voldoende gebruikers en de afzet aan investeerders gegarandeerd. De grote trekker wordt de Primark, die zich zal vestigen in de ruimte tussen het oude ABN AMRO-gebouw tot de uitbreiding van de Lijnbaanwinkels. De Primark neemt het winkelpand in eigendom. De bebouwing aan de Lijnbaan wordt uitgebreid ten behoeve van de bestaande winkels, waardoor het aantal winkels hier niet toeneemt en in eigendom blijft van de bestaande eigenaren. De voormalige ABN AMRO wordt herontwikkeld, waarbij de terugkeer van een bankkantoor in tact blijft. De oude kantoortoren wordt herontwikkeld tot huurwoningen met 103 appartementen. Er is reeds een investeerder voor de woningen die de verhuur op zich neemt. In het licht hiervan is de realisatie van het project (en de financiering daarvan) zeker gesteld en daarmee de economisch uitvoerbaarheid van het project.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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.

De afdeling Netwerkontwikkeling en Visie van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geen aanleiding om te reageren op het bestemmingsplan, aangezien de ontwikkeling geen relatie heeft met het hoofd(vaar)wegennet en hoofdwatersysteem.

De afdeling Publiekszaken van Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard geeft in haar reactie aan dat zij, in tegenstelling tot Waterschap Hollandse Delta, de beheerder van het oppervlaktewater in het centrum van Rotterdam is. Het hoogheemraadschap verzoekt een verwijzing naar het Waterbeheerplan 2010-2015 op te nemen.

Gasunie Transport Services B.V. heeft geen opmerkingen en geeft in haar reactie aan de ontwikkeling aan het huidige externe veiligheidsbeleid te hebben getoetst. Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

De afdeling Risicobeheersing van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) adviseert de zelfredzaamheid van toekomstige gebruikers te borgen. De VRR adviseert het zorgdragen van een goede voorlichting en instructie voor handelen bij calamiteiten d.m.v. de campagne 'Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand'.

