

BESTEMMINGSPLAN PARKHAVEN

4 december 2025

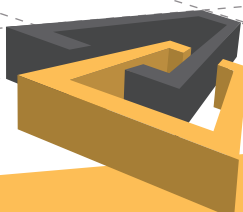


BESTEMMINGSPLAN

PARKHAVEN

Concept ontwerp
Ontwerp
Vaststelling

28 juni 2021
1 februari 2022
4 december 2025



INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. BIJLAGEN BIJ DE REGELS

IV. BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING (APART BIJGEVOEGD)

V. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Ligging en begrenzing	11
1.3 Vigerend bestemmingsplan	11
1.4 Gekozen planopzet	13
2. BELEIDSKADER.....	15
2.1 Nationaal beleid.....	15
2.2 Provinciaal en regionaal beleid.....	17
2.3 Gemeentelijk beleid.....	19
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	22
3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	25
3.1 Omgeving en huidig gebruik	25
3.2 Projectbeschrijving	26
3.3 Bereikbaarheid en parkeren	31
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	37
4.1 Water	37
4.2 Milieuzonering	39
4.3 Geluid.....	42
4.4 Luchtkwaliteit	47
4.5 Externe veiligheid	47
4.6 Bodem.....	49
4.7 Archeologie	50
4.8 Cultuurhistorie	51
4.9 Natuur	52
4.10 Duurzaamheid en energie	55
4.11 Besluit m.e.r.....	56
5. JURIDISCHE ASPECTEN	57
6. UITVOERBAARHEID.....	63
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	63
6.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	63

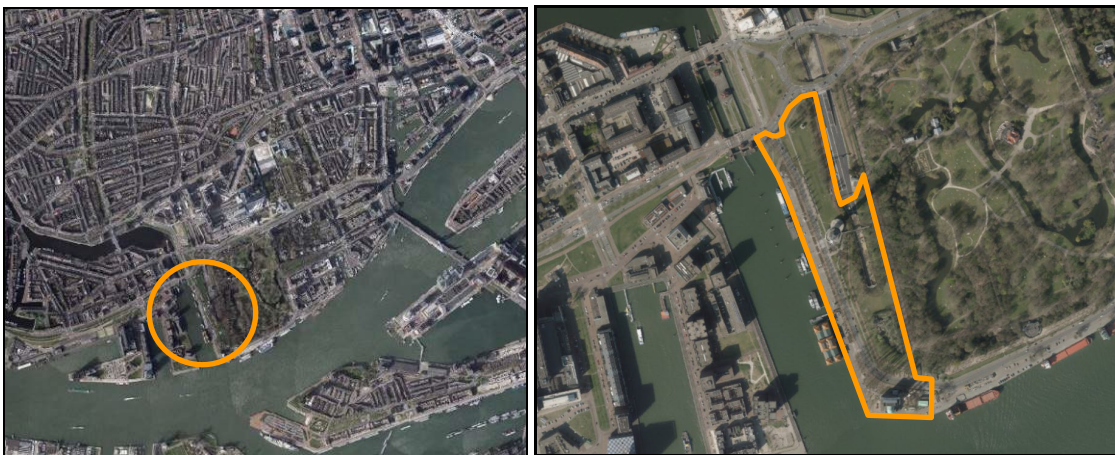
1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

De ontwikkelcombinatie ParkHaven Partners heeft een planstudie gepresenteerd voor een gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de Euromast. Op 18 februari 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voor het gebied opgestelde Masterplan ParkHaven, waarbij naast de ontwikkeling van woningen ook wordt ingezet op de realisatie van een aantrekkelijke buitenruimte. Daarmee is groen licht gegeven voor de volgende stap richting de realisatie; de vertaling van het masterplan naar een bestemmingsplan. Dit document voorziet hierin en biedt het juridisch-planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied bevindt zich aan de westzijde van het Scheepvaartkwartier en daarmee in het uiterste zuidwesten van het op de noordoever gelegen centrumgebied van Rotterdam. Globaal wordt de noordelijke grens van het plangebied bepaald door de overgang naar het Drooglever Fortuynplein. Met de klok mee loopt de grens vervolgens langs de westzijde van de 's Gravendijkwal en het Maastunneltracé. Ongeveer ter hoogte van de Euromast is ervoor gekozen om ook een deel van het bestaande groen aan de oostzijde van dit tracé mee te nemen inclusief het 'dak' van de tunnel. Dit uitsluitend omdat deze gronden behoren tot de nieuwe groene inrichting van de buitenruimte. De grens loopt vanaf hier in zuidelijke richting door tot aan de oever van de Nieuwe Maas. Vanaf daar volgt de plangrens de kade in westelijke richting en blijft het ook de kade van de Parkhaven volgen tot aan de Parksluizen en opnieuw het Drooglever Fortuynplein.



Afbeelding 1: Globale ligging en begrenzing van het plangebied.

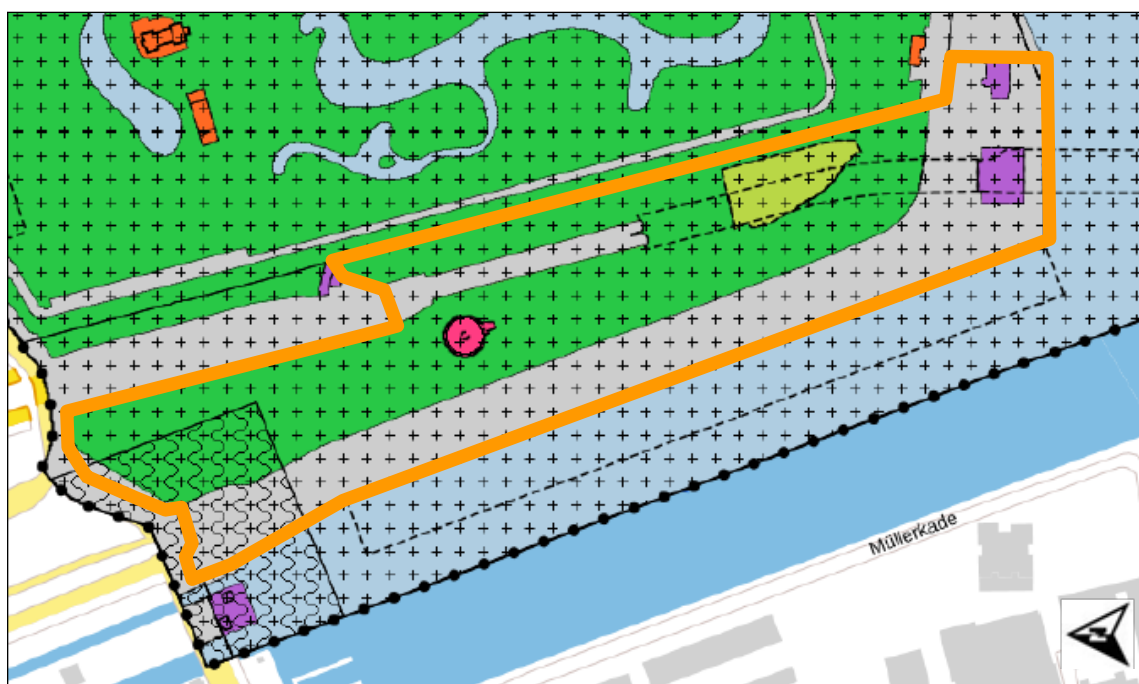
1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor de locatie vormt het bestemmingsplan "Scheepvaartkwartier" het geldende juridisch-planologisch kader. Dit plan is op 4 juli 2013 door de Rotterdamse gemeenteraad vastgesteld en op 19 december 2013 in werking getreden. Tegen een deel van het bestemmingsplan is beroep ingesteld, maar dit richtte zich op de gronden ter plaatse van het project 'De Zalmhaven'. Nadat de Raad van State besloot de bestemmingsregeling voor die locatie te vernietigen, werd voor de betreffende locatie het voormalige bestemmingsplan "Het nieuwe werk" weer van kracht. Voor het project is later een separate bestemmingsplanprocedure doorlopen op basis van de toen uitgewerkte plannen. Het beroep en de vernietiging hebben geen invloed gehad op de gronden die nu behoren tot het project Parkhaven.

Binnen het plangebied is nu een vijftal bestemmingen van kracht, te weten “Groen”, “Verkeer - Wegverkeer”, “Recreatie”, “Cultuur en ontspanning” en “Bedrijf - Nutsvoorziening”.

Laatstgenoemde twee bestemmingen zijn van toepassing op de bestaande gebouwen in het plangebied: de Euromast, het ventilatiegebouw van de Maastunnel en het gebouwtje dat toegang biedt tot de tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze gebouwen zijn meegenomen in het plangebied, omdat de omliggende gronden worden betrokken bij de herinrichting van de openbare ruimte. De gebouwen zelf blijven ongemoeid en inhoudelijk komen de reeds geldende bestemmingen één-op-één terug in dit nieuwe bestemmingsplan met alle bestaande rechten en gebruiksmogelijkheden. Met de bestemming “Cultuur en ontspanning” blijft de Euromast dus een gebouw met een recreatieve functie en horeca. Voor de gebouwen die behoren tot de Maastunnel voorziet de bestemming “Bedrijf - Nutsvoorziening” in de huidige gebruiksmogelijkheden.

De overige bestemmingen binnen het plangebied hebben allemaal betrekking op het gebruik van de bestaande buitenruimte. Zo zijn de gronden die grenzen aan de Parkhaven voorzien van de bestemming “Verkeer - Wegverkeer”. Deze gronden zijn nu deels in gebruik als doorgaande ontsluitingsweg tussen het Drooglever Fortuynplein en de Parkkade (als onderdeel van één van de hoofdonthutingswegen van het Scheepvaartkwartier). Daarnaast bestaat een groot deel van de kade uit parkeerplaatsen en voorzieningen voor fiets- en voetgangers. De grotendeels onverharde gronden binnen het plangebied zijn voorzien van de bestemming ‘Groen’, waarbij naast groenvoorzieningen ook wandel- en fietspaden zijn toegestaan. De laatste hoofdbestemming - ‘Recreatie’ - is specifiek van toepassing op de midgetgolfbaan ten zuiden van de Euromast. Binnen deze bestemming is ook horeca toegestaan.



Afbeelding 2: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Scheepvaartkwartier" (plangebied omkaderd).

Het gehele plangebied is tevens voorzien van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie - 2". Deze dubbelbestemming beschermt eventuele archeologische waarden in de ondergrond. Bouw- en/of graafwerkzaamheden met een oppervlak van meer dan 200 m² en die dieper reiken dan NAP moeten worden getoetst op de noodzaak van onderzoek door de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (BOOR). Verder geldt voor een klein deel van het plangebied de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering". Deze is bedoeld ter bescherming van de waterkerende functie van de dijk.

Hoewel de geldende bestemmingen mogelijkheden bieden tot een herinrichting van de buitenruimte, bevat het plan geen ruimte voor de transformatie van het gebied, zoals beoogd in het masterplan. Het huidige bestemmingsplan biedt daartoe ook geen binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Voor de realisatie van de ontwikkeling is dan ook een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dit nieuwe bestemmingsplan "Parkhaven" voorziet hierin.

1.4 Gekozen planopzet

Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt voorzien in een juridisch-planologisch kader dat de realisatie van de beoogde ontwikkeling mogelijk maakt. Dit kader bestaat uit juridisch bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Deze worden nader beschreven en onderbouwd in de toelichting, die zelf niet juridisch bindend is.

Omdat het project een groot aantal duurzaamheidsambities kent en de gemeente het van belang acht om duurzaamheid en andere voorwaarden uit het masterplan juridisch te borgen, is het project bij het Rijk aangemeld in het kader van de 'verbrede reikwijdte'. Een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte biedt immers de mogelijkheid om diverse (duurzaamheids-)ambities publiekrechtelijk vast te leggen en daarmee integraal deel te laten uitmaken van de plantoetsing (zie ook § 5.2). Zonder deze regeling zijn de mogelijkheden daartoe binnen de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Bouwbesluit beperkt.

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

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en is vanaf 12 februari 2021 bindend voor het Rijk als geldende visie onder de Wro. Nederland staat voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Het betreffen opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen en door goed in te spelen op deze veranderingen kan Nederland vooroplopen en kansen verzilveren. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI zijn de opgaven als volgt ingedeeld:

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. verduurzamen van de economie en behouden van groeipotentieel;
3. sterker en leefbaarder maken van steden en regio's;
4. toekomstbestendig ontwikkelen van landelijk gebied.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking heeft het Rijk onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' overgelaten aan de lagere overheden. Wel is sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit drie treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd, waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door 'behoefte'. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Conform het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) dienen gemeenten in bestemmingsplannen rekening te houden met de nationale belangen die zijn vastgelegd in het Barro. De rivier de Nieuwe Maas is aangemerkt als een Rijkswaardeweg, waardoor Titel 2.1 van het Barro van toepassing is. Artikel 2.1.2 gaat hierbij in op de vrijwaringszone:

Artikel 2.1.2. (bepaling vrijwaringszone)

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijkswaardeweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijkswaardeweg, bedraagt:
 - a. 10 meter aan weerszijden van een Rijkswaardeweg van CEMT---klasse II;
 - b. 20 meter aan weerszijden van een Rijkswaardeweg van CEMT---klasse III;
 - c. 25 meter aan weerszijden van een Rijkswaardeweg van CEMT---klasse IV, V of VI;(...).

Ter hoogte van het plangebied is de rivier de Nieuwe Maas ingedeeld in CEMT-klasse VIb. Dit betekent, dat sprake is van een vrijwaringszone van 25 meter die wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijkswaardeweg, zoals opgenomen in de legger (artikel 5.1 van de

Waterwet). Deze “vrije ruimte” is een zone die in beginsel vrij is van bijvoorbeeld bouwwerken en opgaande begroeiing die het functioneren van de vaarweg of de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar brengen. Voor zover de initiatiefnemer binnen de zone toch ontwikkelingen wil laten plaatsvinden, dient deze aan te tonen dat het functioneren van de vaarweg niet in het geding is. Hierbij dient aan de volgende bepaling uit het Barro te worden voldaan:

Artikel 2.1.3 (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de Rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de Rijksvaarweg.

Naast Titel 2.1 uit het Barro is ook Titel 2.4 (Grote rivieren) mogelijk van toepassing, mits sprake is van activiteiten in het rivierbed waarop artikel 6.12 of 6.15 van het Waterbesluit van toepassing is. Uit de kaarten in bijlage IV het Waterbesluit blijkt echter, dat het plangebied deel uitmaakt van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk. Dit betekent, dat de genoemde artikelen uit het Waterbesluit en daardoor ook Titel 2.4 niet van toepassing zijn.

Visie erfgoed en ruimte

In 'Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte' schetst het kabinet zijn visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De modernisering van de monumentenzorg wordt hiermee voortgezet. De gemoderniseerde monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht en benut de instrumenten van ruimtelijke ordening. De Visie erfgoed en ruimte geeft aan hoe het rijk het onroerend cultureel erfgoed borgt in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het kabinet daarbij stelt en hoe het wil samenwerken met publieke en private partijen. Vanuit een brede erfgoedvisie wordt ingezoomd op de meest actuele en urgente opgaven van nationaal belang. De visie is complementair aan de Nationale omgevingsvisie.

Het Rijk kiest voor de komende jaren vijf prioriteiten in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk

De veranderingen in de monumentenzorg en in de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen en voorkeuren zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een

centrale rol in gebiedsgerichte belangenafweging. Gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Conclusie

Op basis van het Rijksbeleid kunnen de decentrale overheden maatwerk leveren en inspelen op specifieke wensen en ontwikkelmogelijkheden. Uit paragraaf § 2.4 blijkt dat het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Langs de Nieuwe Maas geldt op grond van Titel 2.1 van het Barro een vrijwaringszone van 25 meter. Aangezien de kortste afstand tussen de beoogde nieuwbouw en de begrenzing van de Rijksvaarweg ruim 25 meter bedraagt, is de beoogde ontwikkeling niet van invloed op Titel 2.1 van het Barro. Omdat geen van de andere in het Barro opgenomen onderwerpen van nationaal belang van toepassing zijn, bestaat geen strijdigheid met het nationale beleidskader. Om het initiatief te kunnen beoordelen met het oog op het cultureel erfgoed, is een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd (zie § 4.8). De herontwikkeling van het plangebied leidt niet tot aanpassingen aan de in de omgeving aanwezige gemeentelijke en/of Rijksmonumenten. Ook de waarde van het beschermd stadsgezicht “Scheepvaartkwartier” wordt door de herontwikkeling niet nadelig beïnvloed. Het bestemmingsplan stelt wel voorwaarden aan de herontwikkeling, maar is in overeenstemming met het Rijksbeleid.

2.2 *Provinciaal en regionaal beleid*

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

Omgevingsvisie Zuid-Holland

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

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

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

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 1 juli 2020 vastgesteld door Provinciale Staten en per 1 augustus 2020 in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies, zoals kantoren en detailhandel

(artikelen 6.11 en 6.13). Nieuwe kantoren mogen bijvoorbeeld niet groter zijn dan 1.000 m² b.v.o. per vestiging.

Het plangebied is in de Omgevingsverordening Zuid-Holland aangeduid als bebouwd buitendijks gebied en aangemerkt als 'bestaand stads- en dorpsgebied'. Eén van de speerpunten van het ruimtelijk beleid is om dit gebied beter te benutten. Het beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Tegelijkertijd is het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meerdere of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulissenlandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.

Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied meer bijzonder of kwetsbaar is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling:

1. Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.
2. Aanpassing. Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de

verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat. Ontwerptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

3. Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden.

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling vindt plaats in het bestaand stads- en dorpsgebied, waarvoor geldt dat de ruimte optimaal benut moet worden. Bij dit plan is sprake van inpassing. Het gaat om een binnenstedelijke en goed ontsloten locatie. De nieuwbouw sluit qua functie, maat en schaal aan op de directe omgeving, zoals de bebouwing in Little C en het Lloydkwartier. De bestaande structuren blijven onveranderd en de kwaliteit wordt verbeterd door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.

Daarmee wordt tevens de kwaliteit van Het Park doorgezet tot aan de Parkhaven. De woningen passen binnen de woningbouwbehoefte van de gemeente Rotterdam. In de planregels zijn voorwaarden gesteld ten aanzien van de beoogde functies, zoals een beperking van het oppervlak aan kantoren en detailhandel. De ontwikkeling van het plangebied past daarmee binnen de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee ook binnen het provinciaal beleid (zie ook § 2.4).

2.3 Gemeentelijk beleid

Gebiedsvisie Hoboken 2030

In 2009 heeft het college van B&W van Rotterdam de Gebiedsvisie Hoboken 2030 vastgesteld. Nadien is dit vertaald in het vigerend bestemmingsplan. In deze visie wordt een samenhangend ontwikkelingsperspectief geschetst waarbij wordt ingezet op een kwalitatieve groei van het gebied Hoboken in de binnenstad van Rotterdam. Het gebied bestaat uit de zuidflank van de wijken Middelland en het Oude Westen, de Coolhaven, het Erasmus Medisch Centrum, het Museumpark, het Scheepvaartkwartier, het Park, de Parkhaven en de Müllerpier.

De visie gaat in op versterking van de verschillende identiteiten in het gebied en op een verbetering van de verbindingen voor met name langzaam verkeer. Voor de Parkhavenstrook geldt een ambitie om dit gebied te transformeren naar een toplocatie voor wonen, werken en recreatie: *‘In 2030 heeft de Parkhavenstrook een bestemming die verschillende doelgroepen uitnodigt voor een regelmatig bezoek. Hier bevinden zich enkele publieke voorzieningen, die een relatie hebben met waterrecreatie en het openbaar vervoer over water. Het is een toplocatie voor wonen, werken en recreatieve functies’*. De ambitie is dat de Parkhavenstrook zowel een eigen identiteit heeft als een verbinding legt met het Scheepvaartkwartier. Naast een bebouwingsopgave wordt er ook een groene opgave aan de strook gekoppeld. Hiermee zal de relatie tussen het Park en Parkhaven kunnen worden versterkt. De kade van de Parkhaven wordt nadrukkelijk onderdeel gemaakt van een voetgangersroute langs De Schie richting de rivier. Voor de noordkant van de strook zal een ruimtelijke relatie met het Droogleever Fortuynplein moeten worden gezocht. Naar aanleiding van de gebiedsvisie is door 22 partijen een convenant ondertekend die daarmee gezamenlijk bepaald hebben zich te zullen inzetten om het streefbeeld te realiseren. Ondertekenaars van het convenant zijn onder

andere de toenmalige Centrumraad en Deelgemeente Delfshaven (nu gebiedscommissies Centrum en Delfshaven), diverse musea, Stadsparken Rotterdam, het Erasmus MC en een aantal woningcorporaties.

Duurzaamheidskompas

Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen. Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. De gemeente heeft daartoe in september 2019 het Duurzaamheidskompas vastgesteld. Deze geeft richting, zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken. Het Duurzaamheidskompas is nadrukkelijk een 'levend' document dat regelmatig wordt geactualiseerd met nieuwe speerpunten. De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in vier ambities; de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie en een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

Omgevingsvisie Rotterdam

De Omgevingsvisie Rotterdam is vastgesteld op 2 december 2021 door de gemeenteraad van Rotterdam. De visie is een plan voor de fysieke leefomgeving en geeft weer hoe de stad er in de toekomst uit gaat zien, want Rotterdam verandert snel. De stad groeit en het aantal inwoners ook.

Met de fysieke leefomgeving wordt alles bedoeld dat nodig is om in de stad te kunnen leven, wonen, werken, studeren en recreëren. Daarbij is aandacht voor water, lucht, bodem, natuur, wegen en gebouwen. De visie heeft tot doel de stad ook op lange termijn sterk, veerkrachtig en toekomstbestendig te houden. Het realiseren van voldoende woningen, werkgelegenheid en voorzieningen is daarbij essentieel. De visie gaat daarbij niet specifiek in op individuele projecten, zoals de Parkhaven.

Programma Rivieroevers 2019-2022

In Rotterdam worden de komende jaren vele nieuwe woningen gebouwd. Hoewel noodzakelijk voor het oplossen van de woningnood, wordt de stad daarmee steeds voller. Het Programma Rivieroevers 2019-2022 speelt een belangrijke rol om ondanks deze verdichting van het bebouwde gebied, ook te voorzien in voldoende ruimte voor groen en recreatie. Het doel is om meer mogelijkheden te realiseren om langs de rivieroevers te wandelen, fietsen, een terras te pakken of op een andere manier van het water te genieten. Tegelijk helpen groene oevers om regenwater langer vast te houden en zorgen ze voor verkoeling.

Horecagebiedsplan 2019-2021

Om te zorgen dat Rotterdam een aantrekkelijke, veilige stad is en vooral blijft, wordt gebiedsgericht gewerkt. Dit is een van de uitgangspunten uit het coalitieakkoord en het programma #Veilig010. Deze werkwijze, waarbij maatwerk en flexibiliteit centraal staan, heeft in de afgelopen jaren reeds z'n vruchten afgeworpen op het gebied van horeca. Door per wijk en/of buurt een duidelijke visie en/of ambitie te hebben en daaraan vestigingsvoorwaarden te stellen kunnen bekende en nog onbekende horecaontwikkelingen worden beoordeeld en gerealiseerd.

Voor de Parkkade/Parkhaven is in het horecagebiedsplan opgenomen dat ruimte bestaat voor verdere ontwikkeling, ondersteunend aan woningbouw. Daarbij geldt voor bestaande en nieuwe ontwikkelingen dat dit horecagelegenheden mogen zijn tot maximaal categorie 2, de categorie die is aangemerkt als reguliere horeca met openingstijden tussen 7 uur 's ochtends en tot maximaal 2 uur 's nachts.

Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

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

- Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:
 - de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
 - te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen onder druk staat; en
 - woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.
- Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:
 - een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad,
 - ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden, en
 - energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.
- De basis op orde houden door:
 - het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
 - betaalbaarheidsproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk;
 - goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken;
 - toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt, en
 - woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

In 2019 heeft de gemeenteraad een aanvulling op de Woonvisie Rotterdam 2030 vastgesteld, de nota 'Thuis in Rotterdam'. Met dit addendum wil de gemeente het woningaanbod in Rotterdam nog beter laten aansluiten op de behoefte van Rotterdammers. De belangrijkste punten hieruit zijn:

- Het harder laten groeien van de woningvoorraad om voor iedereen een thuis te kunnen bieden.
- Het meer in evenwicht brengen van het woningaanbod zodat de woningvoorraad meer in verhouding komt met de samenstelling van de Rotterdamse bevolking.
- Het toevoegen van extra nieuwe huurwoningen voor Rotterdammers met een middeninkomen zoals verwoord in het 'actieplan middenhuur'. Dit moet er mede aan bijdragen dat deze groep mensen in de stad blijft wonen.

Ruimtelijk en programmatisch toetsingskader Parkhaven en Masterplan ParkHaven

Op 30 januari 2020 heeft de gemeenteraad van Rotterdam het ruimtelijk en programmatisch toetsingskader vastgesteld voor de gehele gebiedsontwikkeling aan de Parkhaven. De

uitgangspunten voor het toetsingskader zijn gebaseerd op tal van beleidsdocumenten en programma's, zoals de Gebiedsvisie Hoboken 2030, het Programma Rivieroevers en de Rotterdamse Stijl. Het Masterplan ParkHaven, vastgesteld op 18 februari 2021, betreft een uitwerking van het ruimtelijk en programmatisch toetsingskader en is daarmee in lijn met het gemeentelijk beleid.

Algemeen kan gesteld worden dat het gemeentelijk beleid erop is gericht om de volle potentie van het gebied als toplocatie te benutten voor wonen, werken en recreatieve functies. Dit staat ook als zodanig benoemd in de Gebiedsvisie Hoboken 2030. In het masterplan is deze ambitie verder uitgewerkt. Daarbij is de integrale ontwikkeling van woningbouw en buitenruimte samen met het maatschappelijke en economische programma vormgegeven. Het masterplan geeft ook nader vorm aan de ambities en kwaliteiten van deze plek.

Conclusie:

Dit bestemmingsplan biedt het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling van stedelijke functies aan weerszijden van de Euromast. Het plan is gebaseerd op het Ruimtelijk en programmatisch toetsingskader Parkhaven en het Masterplan ParkHaven, zoals vastgesteld door de gemeenteraad. Voorts is het plan in overeenstemming met de relevante gemeentelijke beleidskaders zoals de Gebiedsvisie Hoboken 2030 en de Stadsvisie Rotterdam 2030. Geconcludeerd wordt dat het plan past binnen het gemeentelijk beleid.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

In de huidige situatie zijn binnen het plangebied slechts enkele gebouwen en civiele kunstwerken aanwezig; de Euromast en de gebouwen die behoren tot de Maastunnel. Het plangebied is verder onbebouwd en bestaat hoofdzakelijk uit infrastructuur en groen. Dit bestemmingsplan ziet toe op de toevoeging van 650 nieuwe woningen met enkele aanvullende bij de locatie passende functies, zoals horeca.

Behoefte nieuwe woningen

Dat er behoefte is aan de beoogde woningen blijkt uit de meest actuele provinciale Woning-behoefteraming (WBR2019). Deze prognose is bedoeld als "neutrale" kwantitatieve basis voor het provinciale woningbouwbeleid. Voor elke regio is berekend hoeveel extra woningen er nodig zijn, voor het huisvesten van nieuwe huishoudens. WBR2019 is een scenarioberekening van een demografisch model, waarbij (o.a.) wordt gerekend met 'binnenlands migratiesaldo nul' per gemeente. Op basis van deze raming blijkt de woningbouwproductie ten opzichte van de afgelopen jaren flink naar boven is bijgesteld. Uit de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt evenwel dat het uitgangspunt "binnenlands migratiesaldo nul" in Rotterdam niet opgaat; de groei van Rotterdam wordt immers voor een belangrijk deel óók veroorzaakt door de vestiging van mensen van buiten de stad. De vraag naar woningen is in werkelijkheid dan ook groter, vandaar dat in het Rotterdamse coalitieakkoord het opschroeven van de woningbouwproductie een belangrijk beleidsvoornemen is.

Behoefte overige functies

Aanvullend op het woonprogramma wordt op de begane grond van enkele gebouwen voorzien in de mogelijkheid voor de realisatie van een meer gemengd programma: horeca, maatschappelijk, leisure/recreatie, kleinschalige kantoren, bedrijvigheid t/m categorie 2 en maatschappelijke voorzieningen. Over de behoefte aan deze functies het volgende.

De behoefte aan ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en kleinschalige kantoren volgt uit de Nota Bedrijfsruimte Rotterdam, vastgesteld in 2019. Hierin staat beschreven dat de vraag naar kleinschalige bedrijfsruimtes de komende jaren gaat toenemen in de 'Next Economy': de economie van de toekomst. Deze wordt gekenmerkt door een grotere behoefte aan flexibiliteit, het aantal ZZP'ers stijgt en bedrijven werken meer met een flexibele schil aan specialisten. Dit alles leidt tot een behoefte aan flexibele, goed bereikbare werkplekken voor zelfstandigen en kleine ondernemers in de stad (verzamelgebouwen, incubators) en aan third places (koffiebars, cafés) die uitnodigen tot ontmoeting en interactie.

De behoefte aan maatschappelijke voorzieningen komt voort uit de nieuwe woningen en kan worden gekwantificeerd met de rekentool 'Referentiewaarden Maatschappelijke Voorzieningen', vastgesteld door B&W in 2020. Op basis van 650 nieuwe woningen is behoefte aan ca. 2.500 m² maatschappelijke voorzieningen in de vorm van onderwijs, culturele voorzieningen en gezondheidszorg. Daarnaast is er sprake van een bestaand tekort aan ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in Rotterdam, dit geldt met name voor gezondheidszorg.

Voor de behoefte aan recreatie en horeca bestaan geen kwantitatieve visies. Ten aanzien van de nieuwe horeca kan gesteld worden dat de behoefte onderbouwd wordt in het Horecagebiedsplan Centrum, zie paragraaf 2.3. De behoefte aan nieuwe recreatie komt voort uit de wens de Parkhaven verder te versterken als toeristische trekpleister.

Om te waarborgen dat het gemengde programma ondergeschikt blijft aan de woningbouw zijn in de regels maximale metrages opgenomen voor de verschillende functies. Het totaalprogramma bedraagt maximaal 8.625 m² bvo. Ook mogen deze functies alleen in de plint en op de eerste verdieping van de gebouwen aanwezig zijn.

Gezien het bovenstaande wordt gesteld dat geen sprake is van strijdigheid met het Rijks- en provinciaal beleid op het gebied van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. De realisatie van maximaal 650 woningen voorziet in de behoefte en de ontwikkeling, ook met nevenfuncties ten behoeve van de leefbaarheid van het gebied, past daarmee geheel binnen het nationaal en provinciaal beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

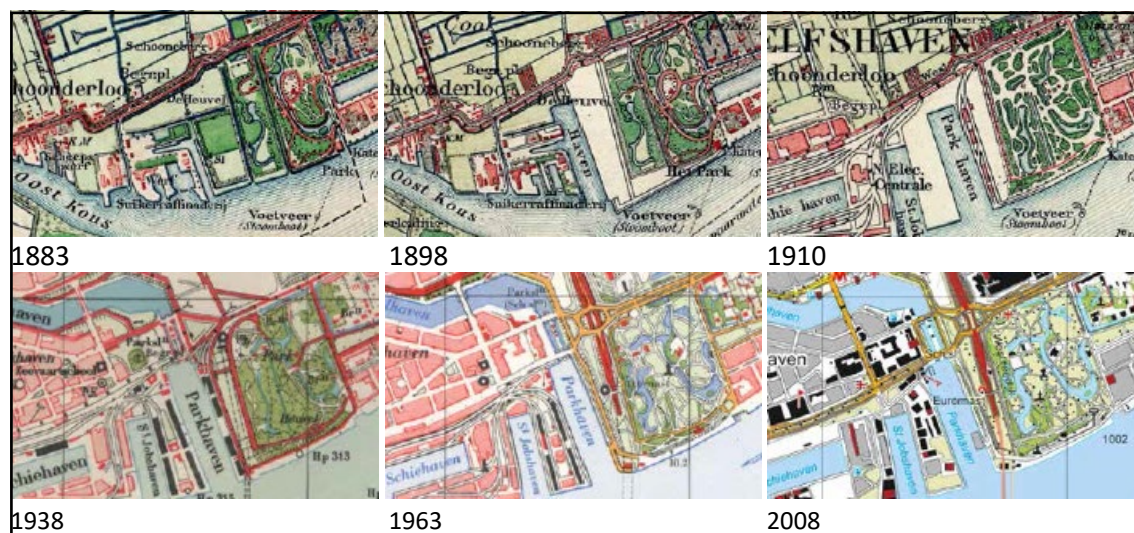
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

3.1.1 *Historische ontwikkeling*

De Parkhaven is gelegen aan de monding van de Delfshavense Schie, die eind veertiende eeuw werd aangelegd om Delft te verbinden met de Nieuwe Maas. Destijds eindigde deze echter in Delfshaven, de toenmalige haven van Delft. Omdat een alsmaar groeiende zandplaat de toegang tot deze haven steeds vaker belemmerde, raakte deze in verval. Met het wegvallen van Delfshaven kon de Rotterdamse haven uitgroeien tot de belangrijkste van Nederland. In dat kader werd in 1890 de Parkhaven gegraven en tussen 1906 en 1908 verbreed naar de huidige breedte. Met de aanleg van de Coolhaven en de Parksluizen (rond 1933) als nieuwe verbinding tussen de Delfshavense Schie en de Nieuwe Maas, werd de Parkhaven vooral een doorgangshaven. Van het hier gelegen buitendijkse weiland was niet meer over dan een smalle strook grond tussen Het Park en de Parkhaven. De haven was vooral in gebruik voor de overslag van stukgoed. Op de kades, dus ook aan de zijde van Het Park, verschenen hiervoor in de loop der jaren diverse loodsen en werden de goederen grotendeels per spoor afgevoerd. Voor de aanleg van de Maastunnel werden eind jaren dertig de loodsen aan de oostzijde echter alweer grotendeels gesloopt. De overgebleven loodsen verdwenen in de jaren veertig.

Voor de Floriade in 1960 werd de Parkhavenstrook (toen ook wel Maastunnelstrook genoemd) benut als tentoonstellingsruimte. In dat kader werd ook de Euromast gebouwd en ontstond een nieuwe relatie met Het Park. De toegang naar de Euromast lag aan de Baden Powelllaan en begon met een klein plateau als halte van de Floriade-express. Hier konden bezoekers ook onder de kruinen van de bomen door Het Park in kijken. Sindsdien is de Parkhaven voornamelijk in gebruik als ontsluitingsroute voor de Euromast, de (party)boten en de voetgangers-/fietsstunnel tussen Noord en Zuid.



Abbeelding 3: De ontwikkeling van de Parkhaven in de loop der jaren.

3.1.2 *Huidige bebouwing en gebruik*

Ook nu betreft de Parkhavenstrook nog altijd een buitendijks gebied. Zoals beschreven kende de locatie door de jaren heen vele gedaantes; van havenkade met loodsen en infrastructuur

tot een flank van de Maastunnel. De locatie biedt nu ruimte aan de Euromast, die sinds de jaren zestig is uitgegroeid tot een imagobepalend element van Rotterdam en de status van Rijksmonument is toegekend, maar ook een gebied dat grotendeels bestaat uit wegen, parkeerplaatsen en andere infrastructurele werken. De strook heeft zich ontwikkeld tot een belangrijke toeristisch-recreatieve plek in de stad, met voorzieningen als de Hop-On Hop-Off Bus, Splashtours, diverse partyboten, een aanlegplaats voor de Watertaxi, een Chinese supermarkt, een restaurant, hotel en een midgetgolfbaan. Het is een plek voor een breed publiek, maar kent overwegend voorzieningen die zijn gericht op gezinnen en groepen. En met voorzieningen waar men bewust naartoe gaat, vooraf gekozen bestemmingen dus.



Afbeelding 4: zicht op de locatie.

De Parkhaven hoort bij de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad en is daarmee van bovenlokaal belang. Het ligt aan de Nieuwe Maas en is onderdeel van de aansluiting van de Delfshavense Schie die nog altijd Delft en Rotterdam met elkaar verbindt. De Parkhavenstrook en de Müllerpier flankeren deze monding.

Tegelijk herbergt het gebied ook een belangrijke fietsinfrastructuur, een (toekomstige) aaneengesloten groenstructuur en veel verschillende verblijfsplekken. Daarnaast ligt het in een uniek gebied met een aantal rijksmonumenten, waarvan de Euromast, een deel van het Maastunneltracé en de bij die tunnel behorende gebouwen in het plangebied zelf aanwezig zijn. Buiten het plangebied bevinden zich Het Park, de Parksluizen en het voormalige belastingkantoor Puntegale. De Parkhavenstrook sluit aan op het oude Land van Hoboken en maakt deel uit van het karakteristieke, buitendijks gelegen Scheepvaartkwartier.

3.2 Projectbeschrijving

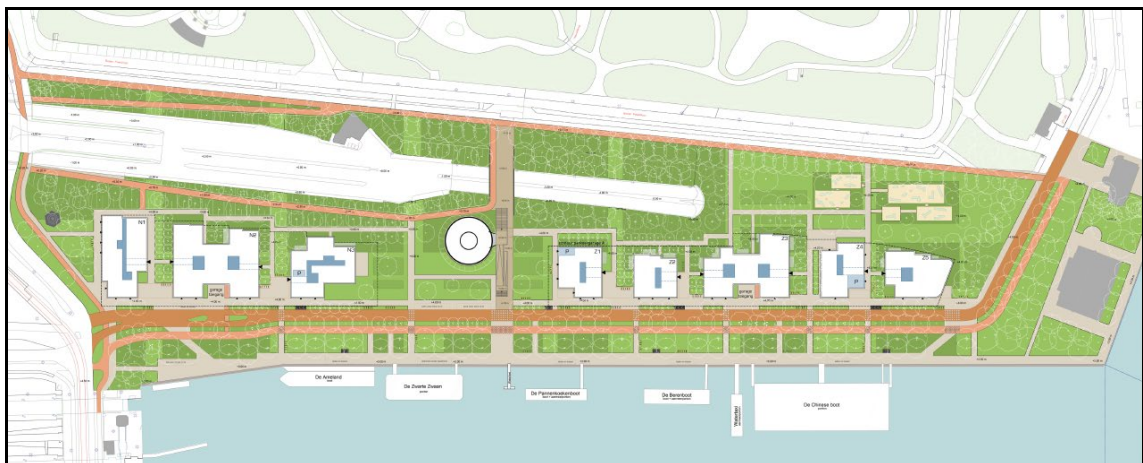
De ontwikkeling van het gebied past binnen de reeks aan Rotterdamse gebiedsontwikkelingen in voormalige havengebieden, zoals de Kop van Zuid, het Lloydkwartier en Katendrecht. Omdat de ontwikkeling is gelegen naast één van de meest iconische bouwwerken van de stad (De Euromast) en aan de rand van Het Park, is vanzelfsprekend ook hier sprake van een hoge ambitie ten aanzien van kwaliteit en uitstraling. Dat geldt niet alleen voor de nieuwe bebouwing, maar ook voor de buitenruimte. Door de gemeente zijn dan ook voorwaarden opgesteld en vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde Ruimtelijk en programmatisch toetsingskader (zie § 2.3). Deze zijn vervolgens uitgewerkt in het eveneens door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan ParkHaven. Zoals aangegeven betreft dit bestemmingsplan de juridisch-planologische vertaling daarvan. Omdat het masterplan zeer

uitgebreid ingaat op alle voor de ontwikkeling van belang zijnde aspecten, inclusief de stedenbouwkundige uitgangspunten, wordt in deze paragraaf vooral ingegaan op de hoofdlijnen van de ontwikkeling en de wijze waarop deze juridisch zijn vastgelegd in de planregels. Omdat het masterplan zelf niet juridisch bindend is, daarvoor dient het bestemmingsplan, is een aantal relevante onderdelen van het masterplan verwerkt in beleidsregels die zijn opgenomen als ‘bijlage bij de regels’. Daarmee is geborgd dat deze tevens fungeren als juridisch toetsingskader (zie ook § 5.2).

Gebiedsopgave

Een belangrijke opgave bij de gebiedsontwikkeling van Parkhaven is om het gebied meer betekenis te geven. Een aantrekkelijke plek voor de toerist is immers niet per definitie een fijne plek voor de bewoners van de stad. Het plan komt dan ook tegemoet aan de ambitie om hier een aantrekkelijk, gemengd stedelijk gebied te realiseren, mét woningen, aantrekkelijke voorzieningen op de begane grond en een levendige kade. Hierbij wordt ingespeeld op alle mogelijkheden die de plek te bieden heeft, zoals de ligging aan de rand van het centrum, tussen economische topclusters en de nabijheid van de rivier.

De vergroening van de buitenruimte zal daarnaast een belangrijke bouwsteen vormen in de ambitie om de Nieuwe Maas te ontwikkelen tot de meest karakteristieke en centraal gelegen openbare ruimte van Rotterdam; het zogenoemd stedelijk parklandschap (Programma Rivieroever en toekomstperspectief Nieuwe Maas). De oevers krijgen daarbij betekenis als hoogwaardige groene openbare ruimte, waar het prettig verblijven is en met aantrekkelijke groene (recreatieve) routes voor langzaam verkeer. Het gebied krijgt daarmee niet alleen een meer aangenaam verblijfsklimaat, maar draagt ook bij aan de ecologische ontwikkeling binnen de stad en klimaatadaptatie. Ook wordt ruimte geboden aan allerlei vormen van informeel sporten, waarmee wordt ingespeeld op het thema ‘Ruimte voor lichaam en geest’ uit de gebiedsvisie Hoboken. De betekenis van het gebied wordt extra versterkt door de ‘open’ relatie met Het Park, een versterkte relatie met de rivier en een verbeterde toegankelijkheid voor de omgeving.

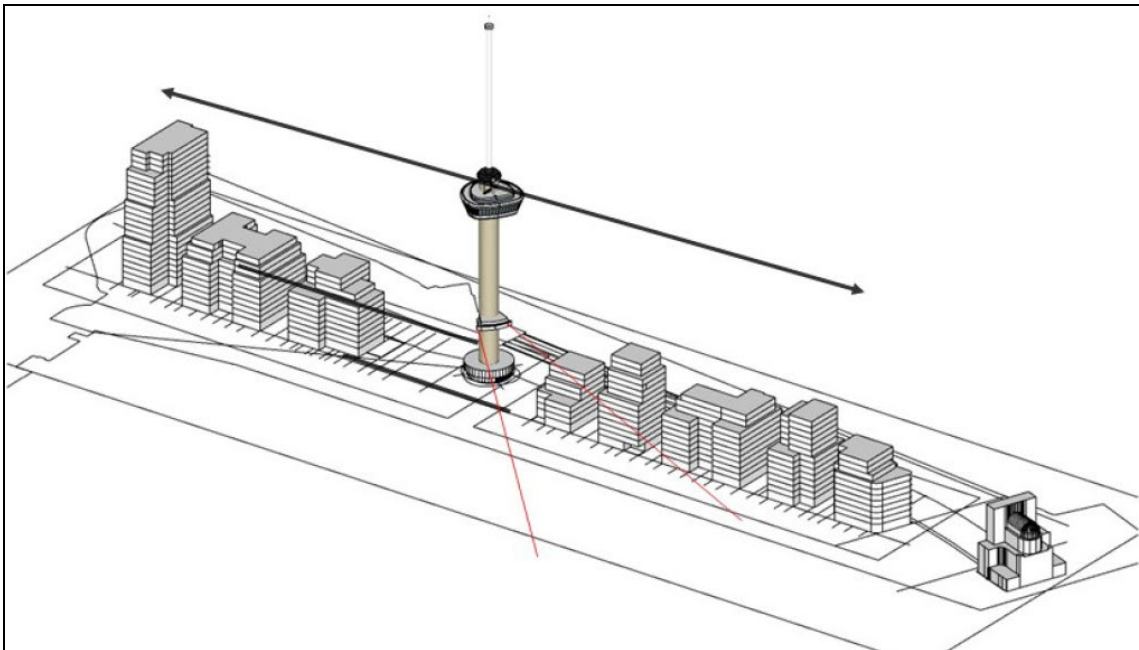


Afbeelding 5: masterplankaart Parkhaven.

Uitstraling en ensemble van de bebouwing

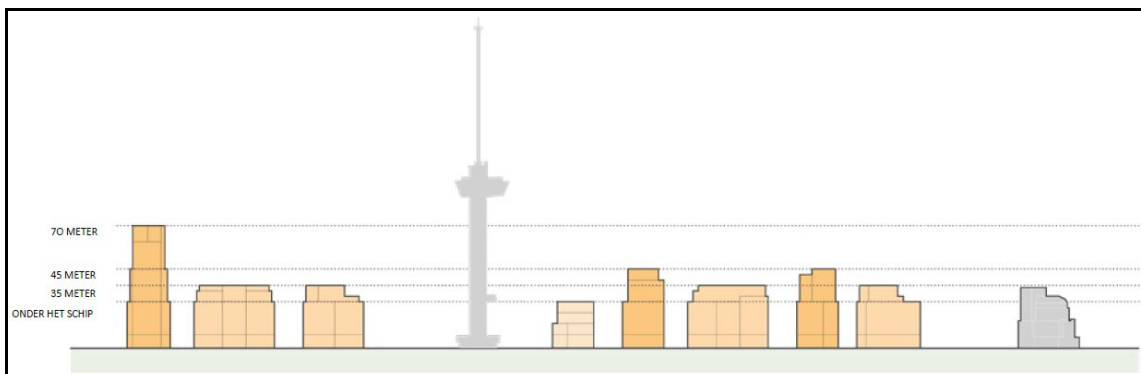
De bebouwing zal bestaan uit acht alzijdige stadsblokken (woongebouwen zonder ‘achterkant’) met een eigen karakter. De woongebouwen staan op ruime afstand van elkaar, zodat Het Park en de Parkhaven goed met elkaar zijn en blijven verbonden. Deze groene ruimtes tussen de gebouwen worden de ‘greens’ genoemd. De minimale breedte van deze greens wordt geborgd

op de verbeelding en in de planregels (in combinatie met de beleidsregels die als bijlage bij de regels zijn opgenomen) van dit bestemmingsplan. Rondom de Euromast en het ventilatiegebouw van de Maastunnel wordt de groene ruimte behouden, waarmee tevens het zicht op de monumentale bebouwing en op de Euromast wordt geborgd. De Euromast als 'icoon van de stad' blijft daarmee oprijzen uit het groen en wordt naast het ensemble van nieuwe gebouwen nog nadrukkelijker onderdeel van de stad.



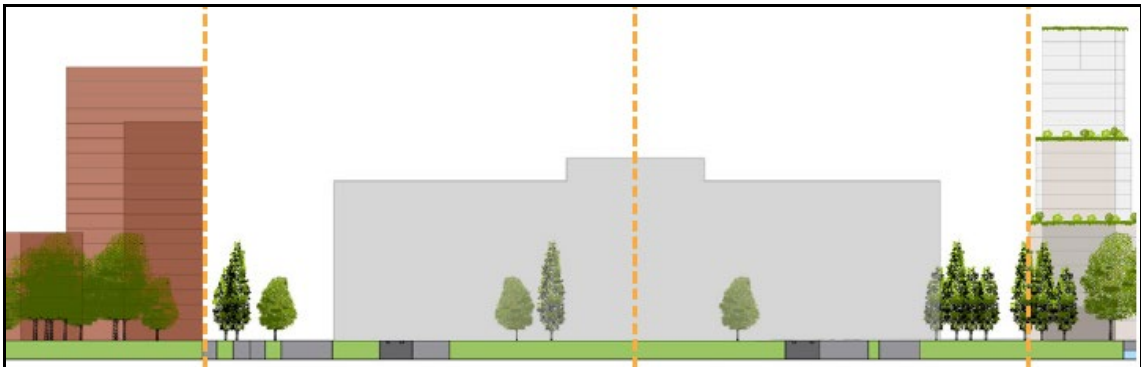
Afbeelding 6: De in het plan geborgde zichtlijnen op en vanuit de Euromast (rode lijnen), alsook de rooilijnen van de nieuwe bebouwing op maaiveld en hoger niveau (zwarte lijnen).

De schaal van de bebouwing is grootstedelijk en divers, maar bestaat uit relatief bescheiden volumes. De bebouwing doet daarmee eveneens recht aan de cultuurhistorische waarde van de Euromast. De betekenis van het ensemble als geheel heeft tevens een verbindende rol in de omgeving - het is een stedelijke 'stepping stone'. Het reageert zowel op de gebouwen op de Müllerpier, het monumentale gebouw de Puntegale, als op het kopgebouw van het recent gerealiseerde Little C. Een drietal gebouwen zal, kijkend vanuit Het Park, net iets boven de boomtoppen uitsteken en daarmee het verband leggen met de eveneens rond Het Park gelegen faculteitstoren van het Erasmus MC, de Parkhavenflat en de Vopak-toren.



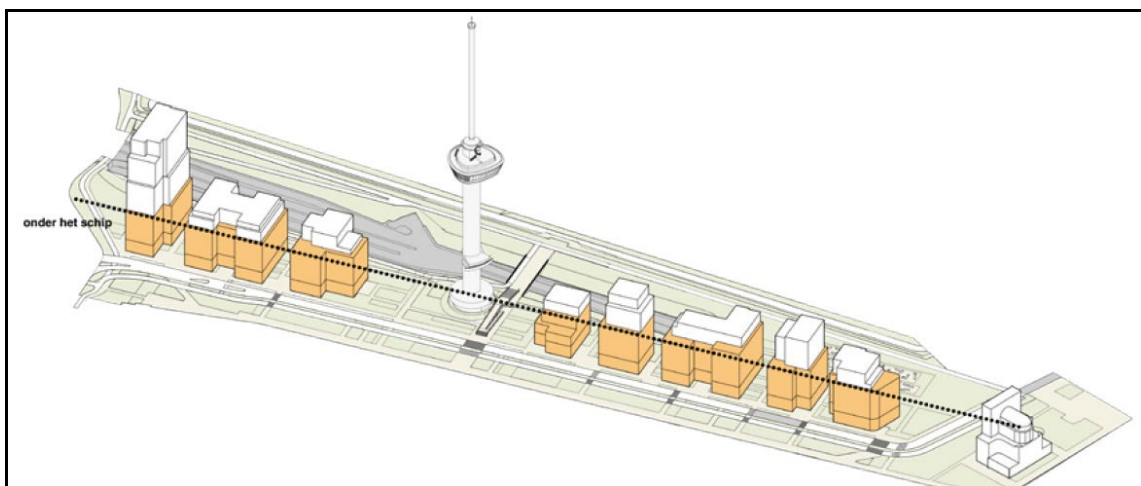
Afbeelding 7: Het ensemble aan gebouwen, gezien vanaf de Müllerpier (meest rechts het bestaande ventilatiegebouw van de maastunnel).

De gebouwhoogte varieert tussen minimaal 25 en maximaal 45 meter. Hierbij is sprake van één uitzondering. Zo voorziet het bestemmingsplan aan het Droogleever Fortuynplein in een gebouw van maximaal 70 meter hoog. Deze keuze is gebaseerd op het feit dat de noordkant van het project grenst aan het Droogleever Fortuynplein. In combinatie met het gebouw 'De Puntegale' is hier sprake van een monumentale symmetrische setting die vanaf de Westzeedijk - komend vanuit het centrum - goed beleefbaar is. Aan de noordzijde van het Droogleever Fortuynplein is recent het project Little C gerealiseerd met op de kop een woongebouw van 65 meter hoog. Met de realisatie van een gebouw van maximaal 70 meter aan de zuidzijde, wordt de totale stedelijke ruimte in balans gebracht. Het zorgt ervoor dat de symmetrie van het gebouw De Puntegale nadrukkelijker wordt opgenomen in de totale stedelijke setting.



Afbeelding 8: Symmetrie van het gebouw De Puntegale in de stedelijke setting. Gezien vanaf de Westzeedijk, vanuit de richting van het Lloydkwartier. Rechts het plan voor de Parkhaven, links Little C.

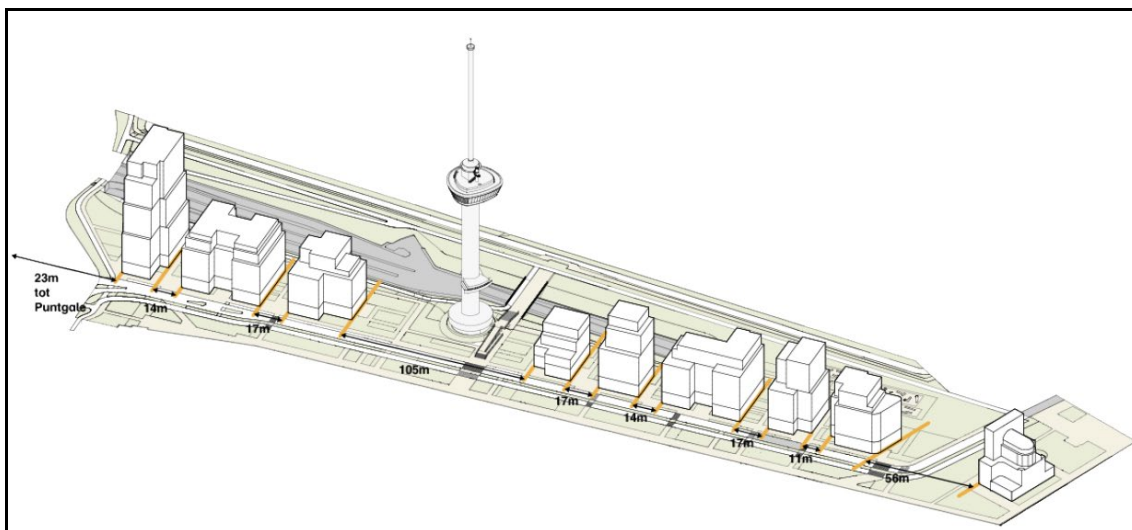
Ten zuiden van dit hoogte-accent worden twee gebouwen mogelijk gemaakt van maximaal 35 meter hoog. Daarmee komt het totaal aantal gebouwen ten noorden van de Euromast op drie. Ten zuiden daarvan zal sprake zijn van vijf gebouwen, waarvan er twee reiken tot maximaal 45 meter. De onderbouw van al deze gebouwen eindigt op gelijke hoogte met de 'scheepsbrug' van de Euromast. Bij het gebouw direct ten zuiden van de Euromast blijft deze lager om het zicht op de haven te borgen. Vanaf hier 'verjongen' de gebouwen via setbacks. De setbacks zijn fors en kunnen worden gebruikt als royale groene terrassen. Ze verschillen tevens per verdieping en per gebouw, waardoor deze niet systematisch ogen, maar elk gebouw een eigen karakter krijgt. De maximale bouwhoogte is altijd inclusief de benodigde dakopbouwen, zoals installaties en liften. De enige uitzondering hierop vormen de trappenhuisen die toegang bieden tot de daktuinen.



Afbeelding 9: De onderbouw ten opzichte van de 'scheepsbrug' van de Euromast.

Groene buitenruimte

Doordat het project bestaat uit losse gebouwen zorgen de eerder benoemde 'greens' voor luchtigheid en transparantie tussen Het Park en de Parkhavenkade. De greens vormen zicht- en looplijnen in oost-west richting tussen de gebouwen. Tevens zijn hier de entrees gesitueerd, waardoor een sociaal veilige situatie ontstaat. Er bevinden zich twee greens ten noorden van de Euromast en vier ten zuiden. De breedte varieert tussen de 11 en 17 meter en zoals aangegeven is deze afstand geborgd in de planregels (in combinatie met de beleidsregels die als bijlage bij de regels zijn opgenomen) en op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding.



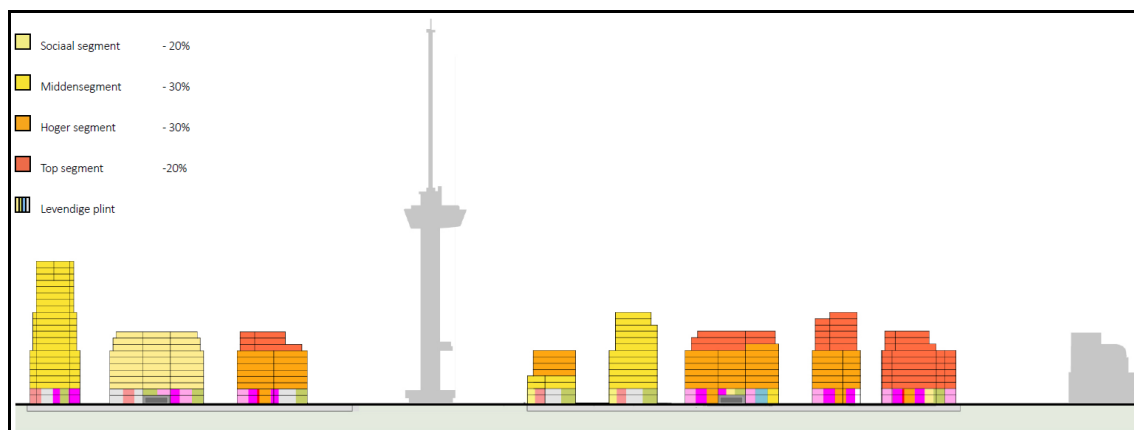
Afbeelding 10: De 'greens' zorgen voor een open verbinding tussen Het park en de kade.

De gewenste open en groene sfeer wordt verder versterkt door een aantal andere ingrepen. Zo wordt de nu brede stenige kade getransformeerd naar een kade met groene recreatieve invulling. Anders dan nu het geval is, wordt hier in de toekomstige situatie niet meer geparkeerd. Deze is uitsluitend bestemd voor voetgangers en fietsers. Ook maakt de bevoorrading van de aanwezige recreatieve voorzieningen en de afhandeling van afval integraal deel uitmaken van de groene buitenruimten. Het parkeren wordt opgelost in een ondergrondse garage (zie § 3.3). Het groen op de kade wordt doorgetrokken tot aan het ventilatiegebouw van de Maastunnel en de toegang daartoe voor fietsers en voetgangers. Daarmee ontstaat een aaneengesloten gebied. De verbinding met Het Park zal ter hoogte van de Euromast nadrukkelijk ervaren worden door de introductie van een landschappelijke voet met een breedte van 105 meter en een nieuwe brug over het Maastunneltracé.

Programma

Zoals aangegeven bevindt de ontwikkeling zich op een strategische plek in de stad, aan een aantal belangrijke (fiets)routes. Deze routes worden veiliger en aantrekkelijker naarmate hier ook 's avonds meer te doen is. Datzelfde geldt voor de kaderoute voor de voetganger. Met een herinrichting van de kade tot een groene kade die wordt geflankeerd door een kleinschalig plintprogramma in de nieuwe stadsblokken, wordt een verbindende rol gerealiseerd tussen Het Park en de kade. Het gebied transformeert daarmee van een doelbestemming naar een hoogwaardig verblijfsgebied met een centrum stedelijk karakter. De grote bezoekersaantallen van de Euromast, Het Park, de midgetgolf en de verschillende drijvende (horeca)functies aan de kade, bieden kansen voor een gevarieerd aanbod aan voorzieningen. Met deze toevoeging verrijkt de stad voor alle Rotterdammers. Het centrum en de kades worden groener; Het Park

en de Euromast beter toegankelijk. Daarnaast is er ruimte voor woningen, voor alle typen bewoners en inkomensgroepen. De stad, de haven en het park versterken elkaar.



Afbeelding 11: mogelijke programmaverdeling zoals vastgelegd in het masterplan.

Overige functies

In de tweelaagse plint (begane grond en de eerste verdieping) worden, naast woningen, ook functies toegestaan die bijdragen aan een goed en prettig woon- en leefklimaat. Daarom is hier een mix aan voorzieningen toegestaan die daaraan kunnen bijdragen. Te denken valt aan maatschappelijke (culturele) functies, al-dan-niet aan huis gebonden kantoren en werkruimtes en op enkele plekken een lichte vorm van horeca, al dan niet in combinatie met bijvoorbeeld de reeds in het gebied aanwezige midgetgolf. Het aantal m² per functie is vastgelegd in de planregels en de locatie voor horeca- en recreatieve(/leisure) voorzieningen is tevens opgenomen op de verbeelding.

Buiten de woongebouwen zijn binnen de groenbestemming ook tal van voorzieningen en functies toegestaan die bijdragen aan een goed verblijfsklimaat. Zo vindt ook de bestaande midgetgolfbaan opnieuw haar plek binnen het plangebied. Daarnaast blijft de bestemming voor de Euromast ongewijzigd van kracht, evenals de bestemmingen van het ventilatiegebouw van de Maastunnel en de toegang daartoe voor fietsers en voetgangers. De buitenruimte zal zo worden ingericht dat deze tevens toegang biedt tot de bestaande recreatieve voorzieningen en horeca (partyboten) aan de Parkhaven, inclusief de voorzieningen die benodigd zijn voor bevoorrading en afvalverwerking.

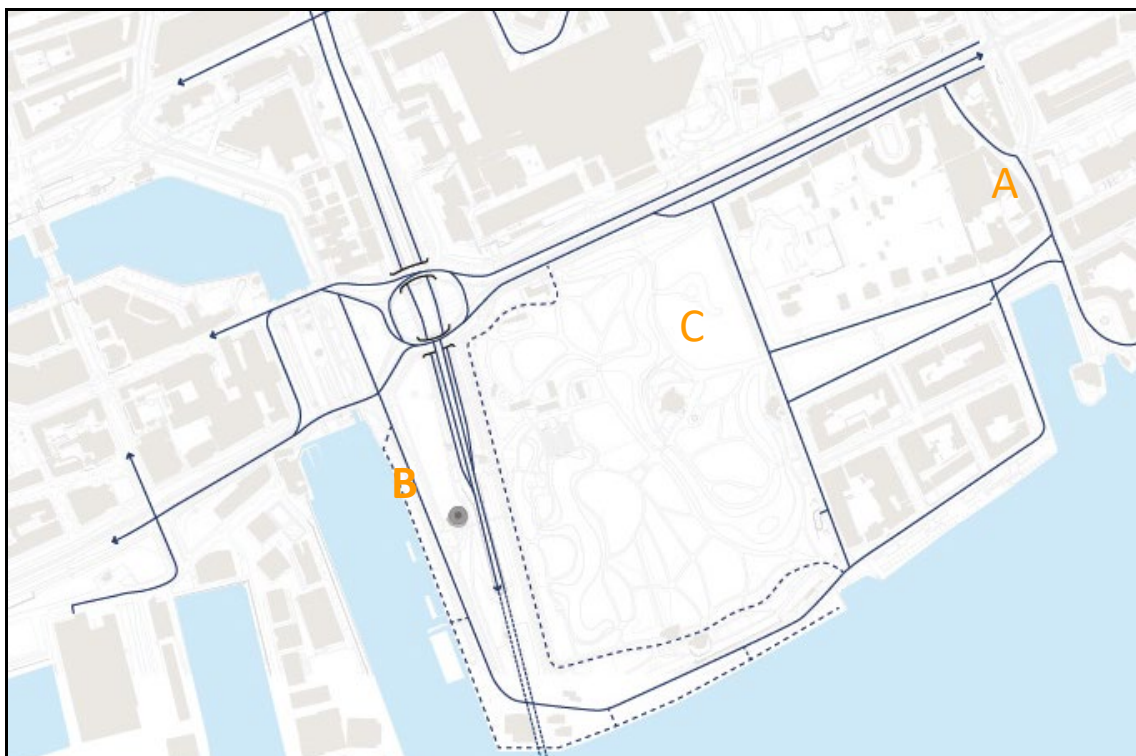
3.3

Bereikbaarheid en parkeren

In het masterplan is uitgebreid rekening gehouden met de huidige en toekomstige functies binnen het plangebied en de noodzaak deze goed bereikbaar te houden. Onderstaand wordt ingegaan op de verschillende vervoersmodaliteiten en het parkeren.

Autobereikbaarheid

Het Scheepvaartkwartier is op drie manieren toegankelijk voor het autoverkeer. De hoofdontsluiting voor de wijk is de aansluiting van de Westzeedijk op de Scheepstimmermanlaan (zie A in afbeelding 11). De tweede aansluiting is de aansluiting van het Droogleever Fortuynplein op de Parkhaven (B). Als derde aansluiting is er een eenzijdige afrit van de Westzeedijk bij de Kievitslaan (C). Voor de Parkkade is de tweede aansluiting het meest van belang.



Afbeelding 12: De bereikbaarheid van het gebied per auto.

Om de huidige en toekomstige bereikbaarheid in kaart te brengen, heeft een analyse plaatsgevonden van de verkeerseffecten¹. Het project Parkhaven zorgt voor 1.600 extra autoritten per etmaal ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersgeneratie is beperkt en zorgt niet voor verkeerskundige knelpunten in de omgeving. De verkeersgeneratie is relatief laag omdat het autobezit van de nieuwe gebruikers van Parkhaven beperkt zal zijn. Omdat toekomstige bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning op straat, kan er geen extra parkeerdruk in de omgeving ontstaan. Bewoners beschikken straks over uitstekende fietsvoorzieningen, deelauto's en een HOV-halte op korte loopafstand. Zo is er een goed alternatief voor het gebruik en/of bezit van een auto.

De extra autoritten gaan vrijwel allemaal via de Parkhaven het gebied in- en uit. Dit betekent dat vooral het noordelijke deel, tussen de toegang van de noordelijke parkeergarage en het Droogleever Fortuynplein (50 meter) drukker gaat worden: hier wordt een verkeersgroei verwacht, waarbij de intensiteiten stijgen tot ruim 6.000 mvt/etmaal. Op de Parkhaven, ten zuiden van de noordelijke parkeerplaats, is de intensiteit van het autoverkeer (en de groei daarvan) lager (circa 3.700 mvt/etmaal) en passend bij een inrichting als verblijfsgebied. Op de Scheepstimmermanslaan wordt een lichte afname van verkeer verwacht.

Simulatie van de verkeersafwikkeling leert dat er in de toekomstige situatie in de avondspits-wachtrijen van gemiddeld 100 meter op de Parkhaven kunnen vormen voor het Droogleever Fortuynplein. Deze zijn aanwezig in de ruimte tussen het Droogleever Fortuynplein en de in- en uitgang van de noordelijke garage. Dit treedt op tussen 16.00 en 18.00 en wordt veroorzaakt door verkeer dat afkomstig is van de kantoorpanden in het Scheepvaart-kwartier en die richting het Droogleever Fortuynplein rijden. Deze wachtrijen kunnen daarmee de in- en uitgang van de parkeergarage blokkeren en de wachtrij kan vervolgens terugslaan. Een dergelijke blokkade kan worden voorkomen met het aanbrengen van een kruis op het

¹ Goudappel BV, Verkeersonderzoek Parkhaven 010, 27 oktober 2022, kenmerk 009617.20221027.R1.08.

kruisingsvlak. En indien nodig aangevuld met een zogenaamd voorlicht. Dit voorlicht is alleen actief als lussen in de weg een 'file' voor het verkeerslicht bij de aansluiting van Parkhaven op het Droogleeve Fortuynplein detecteren. Als een file gedetecteerd wordt springt het licht af en toe op rood zodat het verkeer uit de parkeergarage gedoseerd de Parkhaven op kan.

Voor touringcars wordt voorzien in de aanleg van vier busparkeerplaatsen voor de Euromast. Aan de Parkkade, net buiten het plangebied, komen eveneens vier busparkeerplaatsen. De Splashtours zal gebruik maken van de busparkeerplekken op de Parkkade.

Openbaar vervoer

Het Scheepvaartkwartier is goed bereikbaar met tramlijnen 7 en 8. Het meest nabij gelegen metrostation is station Coolhaven op ongeveer 850 meter. Naar verwachting wordt vanaf 2022 een snelle, comfortabele (elektrische) busverbinding in gebruik genomen tussen het Centraal Station en Zuidplein. Deze verbinding gaat via de Maastunnel, waarbij tevens sprake is van een halte in de nabijheid van Parkhaven. De exacte locatie daarvoor is nog niet bekend.

Bereikbaarheid voor de fiets en voetganger

Het ontwikkelingsgebied ligt langs een aantal doorgaande fietsroutes, waardoor de bereikbaarheid per fiets dan ook zeer goed te noemen is. Daarin zal geen wijziging plaatsvinden, anders dan dat de fietsroute in de avonden veiliger ervaren zal worden door betere verlichting en meer sociale controle. Voor voetgangers treedt door de ontwikkeling de grootste verandering op. Zowel voor de routing naar en door het gebied, als voor het verblijf in het gebied zelf, wordt de omgeving sterk aangepast. De huidige parkeerkade wordt een groene voetgangerskade. Door het verplaatsen van het parkeren naar de ondergrondse garage komt ruimte vrij voor de voetganger. Aan de oostelijke zijde wordt een voetpad in het groen gelegd. Deze openbare route komt uit bij een nieuwe overbrugging op maaiveldhoogte vlakbij de Euromast. Met deze route voor voetgangers en fietsers wordt Het Park optimaal verbonden met de Parkhaven. Tussen de groene kade en het pad aan de parkzijde worden koppelingen gemaakt. Naast de koppelingen op de koppen van het gebied en bij de Euromast worden de eerder benoemde 'greens' geïntroduceerd.

Parkeren

Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid is het beperken van autogebruik en de parkeermogelijkheden gewenst. Daarom wordt maximaal ingezet op om andere vormen van mobiliteit. Voetganger en fietser krijgen volop ruimte, met goede routes naar de OV-haltes. Verder worden toekomstige gebruikers gestimuleerd om gebruik te maken van deelmobiliteit. Er wordt voorzien in deelauto's en deelfietsen, waardoor het eigen autobezit wordt ontmoedigd. Om met name fietsers en voetgangers optimaal de ruimte te bieden en de groene beleving van het gebied te vergroten, wordt het parkeren (waaronder ook het stallen van fietsen) opgelost in twee ondergrondse parkeervoorzieningen. Om de behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen te berekenen worden de normen van de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' (hierna: 'de Beleidsregeling') gehanteerd. De parkeerbehoefte wordt niet bepaald in het kader van het bestemmingsplan maar op het moment dat de omgevingsvergunning aangevraagd wordt. Om te borgen dat voldaan wordt aan de normen van de Beleidsregeling is een voorwaardelijke bepaling opgenomen in artikel 14.

De Beleidsregeling bevat parkeernormen per functie om de normatieve autoparkeerbehoefte te berekenen van het programma waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Vervolgens biedt de Beleidsregeling een aantal kortingsmogelijkheden op de normatieve

autoparkeerbehoefte. Vanwege de ligging en de mobiliteitsambities van het project zijn voor Parkhaven de volgende kortingsmogelijkheden relevant: dubbelgebruik van parkeerplaatsen, nabijheid van OV, aanbieden van deelauto's, extra fietsparkeerplaatsen en Mobility as a Service (MaaS). Hieronder volgt een korte uitleg van deze mogelijkheden:

- Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen (zoals wonen, bedrijfsfuncties en horeca), een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk;
- De korting vanwege de nabijheid van een OV halte is afhankelijk van het soort OV-halte (treinstation, metro of tram) en de loopafstand tot die halte. In het geval van Parkhaven is dat 10% vanwege de tramhalte Euromast binnen een loopafstand van 800 - 1.200 meter;
- De korting vanwege deelauto's (20%) mag worden toegepast indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening;
- De korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen (10%) mag worden toegepast indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. De autoparkeereis kan met ten hoogste 10% worden verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats;
- De 20% korting vanwege Mobility as a Service (MaaS) kan worden toegepast indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers MaaS voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld.

Verder is het voor de autoparkeerbehoefte en daarmee de capaciteit van de te bouwen garages relevant dat de nu bestaande 200 kadeparkeerplaatsen één op één gecompenseerd worden in de nieuwe garages. De autoparkeerbehoefte op basis van de Beleidsregeling wordt dus verhoogd met 200 parkeerplaatsen. Op basis van het programma van Parkhaven zijn twee autoparkeervarianten berekend: één met alle bovengenoemde kortingsmogelijkheden en één met alle mogelijkheden behalve MaaS. Wanneer alle kortingsmogelijkheden worden toegepast is de autoparkeerbehoefte ca. 440 parkeerplaatsen. Wanneer alle mogelijkheden behalve MaaS worden toegepast is de autoparkeerbehoefte ca. 515 parkeerplaatsen. Op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was er nog een variant waarbij de 200 gecompenseerde kadeparkeerplaatsen ook deels dubbel gebruikt konden worden. Deze variant resulteerde in ca. 360 autoparkeerplaatsen. Van deze variant is afgestapt naar aanleiding van de zienswijzen van de ondernemers in het gebied. Met de ontwikkelaar is afgesproken dat er ca. 440 autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hierdoor blijven de 200 kadeparkeerplaatsen volledig beschikbaar voor de recreatieve functies in het gebied. Verder zijn op basis van het parkeerbeleid 2.460 fietsparkeerplaatsen nodig. Ook is met de ontwikkelaars overeengekomen dat zij in de zuidelijke parkeergarage maximaal 20 autoparkeerplaatsen ter beschikking stellen voor de huidige retail (supermarkt). Deze autoparkeerplaatsen zijn onderdeel van de 200 kadeparkeerplaatsen.

Hoewel het aantal autoparkeerplaatsen pas bepaald wordt bij de vergunningverlening zijn twee onderdelen van het bovenstaande in het bestemmingsplan vastgelegd (artikel 14):

- bovenop de autoparkeerbehoefte op basis van de Beleidsregeling moeten 200 autoparkeerplaatsen ter compensatie van de bestaande kadeparkeerplaatsen worden gerealiseerd;
- er mogen niet meer dan 515 autoparkeerplaatsen in het plangebied worden gerealiseerd.

De eerste bepaling is opgenomen om te borgen dat de 200 kadeparkeerplaatsen daadwerkelijk gecompenseerd worden. De bovengrens van 515 autoparkeerplaatsen is vastgelegd omdat dit aantal parkeerplaatsen ook de grondslag is van het verkeersonderzoek. De ritgeneratie van het project is gebaseerd op 515 autoparkeerplaatsen. Door het maximum aantal autoparkeerplaatsen vast te leggen komen de regels van het bestemmingsplan overeen met de uitgangspunten van het verkeersonderzoek. Zo kent de verkeersaantrekkende werking een bovengrens.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 **Water**

De watertoets² is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied behoort tot het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK), waarbij wordt opgemerkt dat het in zijn geheel buitendijks gebied betreft.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2 & Rotterdams Weerwoord). Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Met dit beheerplan staat het hoogheemraadschap voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Meer nog dan in de huidige situatie wil het hoogheemraadschap zijn kerntaken uitvoeren samen met bedrijven, burgers, belangenorganisaties, mede-overheden en andere samenwerkingspartners in het beheergebied.

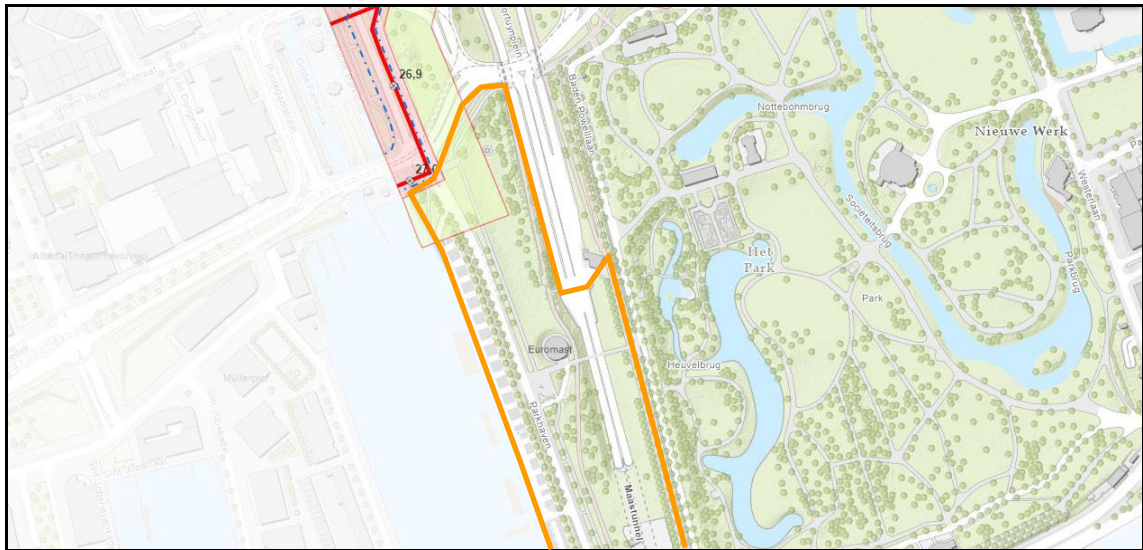
Beschrijving watersysteem

Het plangebied ligt geheel buitendijks. Uit het peilbesluit 'Rotterdam-Centrum' blijkt, dat ter plaatse twee peilgebieden van kracht zijn. Ongeveer 2/3 deel van het plangebied maakt deel uit van het peilgebied 'GPG-163'. Hier wordt een peil gehanteerd van 0,25 meter beneden NAP. Het noordelijk deel van het plangebied behoort toe aan het peilgebied 'GPG-162'. Het vastgestelde peilniveau bedraagt hier 0,15 meter beneden NAP. Het oppervlaktewater in dit peilgebied wordt met een persleiding vanuit de Nieuwe Maas ingelaten. Overtollig water in peilgebied GPG-162 wordt via het gemaal Heemtuin afgevoerd; voor peilgebied GPG-163 wordt deze functie vervuld door gemaal 't Park. Het maaiveld ter hoogte van het plangebied ligt op een hoogte van 3 tot 4,5 meter boven NAP, waardoor sprake is van een drooglegging van 3,25 tot 4,75 meter. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Onderstaande afbeelding laat zien, dat in de directe nabijheid van het plangebied een waterkering aanwezig is. Het betreft hier een primaire waterkering die zich ter hoogte van de Westzeedijk en G.J. de Jonghweg bevindt. Het dijklichaam (dikke rode lijn) valt net niet binnen het plangebied; wel strekken de kernzone (rode arcering) en de buitenbeschermingszone (groene arcering) zich voor een deel over het plangebied uit. Deze primaire waterkering maakt deel uit van traject 14-2. Dit traject kent een beschermingsniveau van 1 op 100.000 jaar; dit betekent dat de waterkering bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat

² Ingenieursbureau Land, Waterparagraaf Masterplan Parkhaven, december 2021, projectnummer B02-78343-KBU.

gemiddeld genomen eens in de 100.000 jaar voorkomt. Daarnaast beschermt deze waterkering de Maastunnel tegen instroom van hoog water.



Afbeelding 13: Aanwezige waterkering in omgeving (plangebied oranje omkaderd).

Het plangebied valt binnen rioleringsdistrict Centrum (9). Het afvalwater wordt onder de Nieuwe Maas door afgevoerd naar de RWZI Dokhaven. Het betreft hier een gemengd rioolstelsel, zodat zowel het regen- als afvalwater tegelijk wordt afgevoerd. Ook is gedeeltelijk binnen het plangebied een hemelwaterriool aanwezig. Binnen het plangebied zijn geen overstorten aanwezig; de dichtstbijzijnde overstorten zijn gelegen in het Museumpark en Het Park. Bij hevige regenval en een volledig gevuld rioolstelsel stort het met regenwater verdund afvalwater op deze locaties over op de Nieuwe Maas of op het oppervlaktewater. De ontsluitingsweg in de huidige situatie wordt verlegd vanwege de nieuwe inrichting. Het oude gemengde rioolstelsel en het hemelwaterriool komen daarmee te vervallen en het plan is om daarvoor in de plaats een gescheiden stelsel te leggen. De uitwerking van het ontwerp van het rioolstelsel wordt opgenomen in de nieuwe ontwikkeling. Het ontwerp wordt opgesteld in overleg met de gemeente en het Hoogheemraadschap. Na goedkeuring maakt het deel uit van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

Ontwatering en hoogteligging plangebied

In het nieuwe ontwerp dient er voldoende drooglegging te zijn. Drooglegging is het verschil tussen oppervlaktewaterpeil en het maaiveldniveau. Voor stedelijke gebieden adviseert het hoogheemraadschap om onderstaande drooglegging aan te houden:

- 1,3 m voor vloerpeil bebouwing;
- 1,0 m voor hoofdwegen;
- 0,7 m voor overige wegen.

De hoogteligging van het vloerpeil van de nieuwe bebouwing varieert tussen +3,34 en +3,65 m NAP. De hoogteligging van de nieuwe ontsluitingswegen varieert tussen +3,34 en +3,39 m NAP. In de bestaande situatie liggen de vloerpeilen op +4 m NAP. De projectorganisatie heeft voor het bepalen van de hoogteligging van de vloerpeilen en de wegen gebruik gemaakt van de gegevens voor de Maatgevende Hoog Waterstand Buitendijksgebied (MHW).

Verdroging

De toename van verharding in stedelijke gebieden zorgt naast versnelde afvoer voor nog een negatieve ontwikkeling: verdroging. Verharding zorgt ervoor dat water minder makkelijk

infiltreren naar het grondwater. Naast meer onverhard terrein kan ook het gebruik van waterdoorlatende verharding de verdroging tegengaan. In de nieuwe inrichting worden verschillende typen klinkers voorzien, hierdoor zal een deel van het hemelwater direct in de grond kunnen infiltreren.

Wateropgave

Zoals aangegeven ligt het plangebied buitendijks, waardoor de Waterwet van toepassing is. Het plangebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. Het bestemmingsplan leidt tot een toevoeging van stedelijk programma op een terrein dat nu overwegend onbebouwd is. Daardoor is sprake van een toename van het verhard oppervlak. Omdat het plangebied buitendijks ligt, geldt echter geen compensatieplicht. Wel geldt als uitgangspunt voor nieuwbouwonontwikkelingen, dat het hemelwater wat in het gebied valt ter plaatse wordt waar mogelijk nuttig toegepast. Het te ontwikkelen gebied moet een neerslaggebeurtenis kunnen verwerken van 50 mm in 1 uur en 80 mm in 24 uur, zonder dat water wordt afgegeven aan water- en rioolssystemen grenzend aan het te ontwikkelen gebied. Hierbij heeft het de gemeentelijke voorkeur om water van particuliere verharding op particulier terrein te verwerken. Dit moet zodanig gebeuren dat er naar de toekomst toe voor bewoners een duidelijk en begrijpbaar systeem wordt aangelegd.

Binnen de kernzone behorende bij de primaire waterkering zijn geen bouwwerkzaamheden voorzien. De twee meest noordelijke bouwblokken bevinden zich (deels) binnen de buitenbeschermingszone. Het oprichten van gebouwen binnen deze zone is toegestaan, mits de waterkerende functie van het betreffende dijklichaam niet wordt aangetast. Momenteel vinden hierover gesprekken met de beheerder van het dijklichaam plaats. Ter bescherming van de waterkerende functie van het dijklichaam is het betreffende deel van het plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Met deze dubbelbestemming is vastgelegd, dat bouwactiviteiten alleen zijn toegestaan nadat schriftelijk advies is ingewonnen bij de dijkbeheerder.

De te realiseren gebouwen worden voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het hemelwater wordt afgekoppeld. Het is bij de bouw van nieuwe bebouwing wenselijk om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating. Dit voorkomt diffuse verontreinigingen van water en bodem.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. In dit kader zijn de waterbeheerders betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van dit bestemmingsplan. De reactie van het waterschap is opgenomen in § 6.2 en aanvullingen/wijzigingen zijn reeds in de waterparagraaf verwerkt.

4.2

Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

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

In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele inrichtingen aanwezig waarvan onderzocht is of er milieuhinder kan optreden. Het gaat hierbij om horecavoorzieningen en een nutsvoorziening (Parksluizen). In alle gevallen gaat het om inrichtingen die in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" worden aangemerkt tot milieucategorie 1 of 2. De grootste hinderafstand bedraagt dan ook 30 meter. Omdat het plangebied aan de noord- en oostzijde wordt begrensd door wegen die behoren tot de hoofdverkeersontsluiting en doordat diverse functies in de omgeving aanwezig zijn, wordt (de omgeving van) het plangebied aangemerkt als een 'gemengd gebied'. Dit betekent, dat de hinderafstand met één afstandsstap verkleind mag worden. Hierdoor is dus sprake van een hindercontour met een omvang van 10 meter. Binnen deze zones zijn geen hindergevoelige objecten voorzien, waardoor voldaan kan worden aan de afstanden uit de VNG-uitgave. Aanvullend is wel onderzoek gedaan naar horecageluid³.

Euromast en New Ocean Paradise

In het onderzoek zijn alle omliggende horecabedrijven en hun eventuele terrassen onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat alleen de horeca in de Euromast en New Ocean Paradise (zonder het treffen van maatregelen) van invloed zijn op de nieuwe woningen. Andersom is de komst van nieuwe woningen zonder het treffen van maatregelen van invloed op de bedrijfsvoering van deze twee bedrijven. De bedrijfsvoering van de Euromast (geluid van muziek en installaties) zorgt voor een maximale geluidsbelasting van 61 dB(A) etmaalwaarde inclusief muziektoeslag op de gevels van de nieuwe woningen. Bij New Ocean Paradise (ook geluid van muziekinstallaties) is dat 60 dB(A) etmaalwaarde inclusief muziektoeslag. Dit zorgt voor overschrijdingen tot respectievelijk 11 en 10 dB(A) ten opzichte van de normen uit het Activiteitenbesluit. De overschrijdingen zijn inclusief 10 dB(A) strafcorrectie voor muziekgeluid en 10 dB(A) toeslag voor de nachtperiode. Zonder maatregelen worden de bedrijven beperkt in hun bedrijfsvoering omdat ze rekening moeten houden met de nieuwe woningen. Nadrukkelijk uitgangspunt is enerzijds dat de horecabedrijven niet beperkt worden in hun exploitatie, en dat anderzijds sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen. Het knelpunt kan opgelost worden door maatregelen te treffen bij de horeca (om de geluiduitstraling te beperken) of door met een maatwerkvoorschrift af te wijken van de standaardnormen van het Activiteitenbesluit. In casu zou het dan gaan om een maatwerkvoorschrift van 61 dB(A) etmaalwaarde voor de Euromast en 60 dB(A) etmaalwaarde voor New Ocean Paradise. Voorwaarde voor het verlenen van een maatwerkvoorschrift is dat er binnen in de woningen niet meer dan 35 dB(A) etmaalwaarde optreedt..

Afweging

Over het treffen van maatregelen bij de horeca of het verlenen van een maatwerkvoorschrift heeft een afweging plaatsgevonden. Deze is als volgt. In de aanvulling 'maatwerkvoorschriften

³ dBvision, Akoestisch onderzoek Horecageluid ParkHaven Rotterdam, december 2021, projectnummer ERA-01-05sp.

Euromast en New Ocean Paradise' op het onderzoek naar horecageluid (zie bijlage van het onder voetnoot 3 benoemde rapport), is onder andere onderzocht wat het effect van het verlenen van een maatwerkvoorschrift met hogere geluidnormen (en geen bouwkundige maatregelen bij de Euromast of New Ocean) zou zijn op de totale geluidbelasting, dus inclusief de geluidbelasting van de bestaande geluidsbronnen in de omgeving. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting op de woningen bij de Euromast op de hoogste belaste gevels met circa 1 dB toeneemt en bij New Ocean Paradise met circa 0,5 dB. De mogelijke bouwkundige maatregelen bij de Euromast en New Ocean Paradise zijn daarentegen wel ingrijpend en kostbaar. In ieder geval bij de Euromast heeft dit ook tijdelijk gevolgen voor de exploitatie. Op grote hoogte moet de beglazing van het rijksmonument vervangen worden. Bij New Ocean Paradise zou het dak vervangen moeten worden. Dit is afgewogen tegen de beperkte verbetering van het akoestische klimaat dat de maatregelen hebben. De afweging heeft ertoe geleid dat besloten is om voor de oplossingsvariant met een maatwerkvoorschrift te kiezen. De ondernemers worden met deze oplossingsrichting zo min mogelijk belast.

Met het vaststellen van een maatwerkvoorschrift krijgen de bedrijven toestemming om de standaardnorm te overschrijden en wordt hun bedrijfsvoering niet beperkt. Om te borgen dat het maatwerkvoorschrift daadwerkelijk verleend wordt, is in de planregels een voorwaardelijke bepaling opgenomen (artikel 7.2.5). Deze bepaalt dat er alleen gebouwd mag worden, indien voldaan wordt aan de standaardnorm van 50 dB(A) etmaalwaarde van het Activiteitenbesluit (door middel van het treffen van maatregelen bij de inrichting om de geluidsuitstraling te verlagen), of indien er een maatwerkvoorschrift verleend wordt voor een hogere geluidsbelasting. Dit wordt een indieningsvereiste bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Het maatwerkvoorschrift wordt door de DCMR verleend. Overigens is het met de voorwaardelijke bepaling nog steeds mogelijk een andere oplossingsvariant te kiezen, voor het geval dat de ondernemers liever toch maatregelen willen in plaats van (alleen) een maatwerkvoorschrift.

Binnenwaarde

Op basis van het Activiteitenbesluit geldt de voorwaarde van een binnenwaarde van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde voor het verlenen van een maatwerkvoorschrift. Vanwege de hoge geluidsbelasting van wegverkeer- en industrielawaai, scheepvaartgeluid en nestgeluid worden de woningen reeds extra geïsoleerd (zie paragraaf 4.3), waardoor sprake is van een goed woon- en leefklimaat met een maximaal binnenniveau van 33 dB voor gezamenlijk geluid. Op bijna alle gevels is het gezamenlijk geluid maatgevend voor de gevelisolatie. De benodigde gevelisolatie voor het gezamenlijk geluid zorgt er op die gevels ook voor dat voldaan wordt aan de binnenwaarde van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit ten gevolge van het geluid van de Euromast en van New Ocean Paradise. Alleen op de noordgevel van het meest zuidelijke woongebouw is het horecageluid en daarbij horende de binnenwaarde van 35 dB(A) maatgevend. Hier zal de isolatie op afgestemd worden, zodat voldaan wordt aan de eis uit het Activiteitenbesluit. Zie ook het onderzoek naar de benodigde gevelisolatie.

Terrassen

Uit het akoestisch onderzoek naar de horeca blijkt het volgende.

Langtijdgemiddelde

De geluidbelasting van bestaande terrassen in de omgeving voldoet aan de (5dB-verhoogde) richtwaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde op de nieuwe woningen. Er is sprake van een richtwaarde omdat er geen wettelijke norm geldt omdat de meeste bestaande terrassen onoverdekt en onverwarmd zijn. Er is één verwarmd en overdekt terras en het stemgeluid van

dat terras voldoet aan de wettelijke normen (Activiteitenbesluit). De geluidbelasting van de nieuwe terrassen in de plint van de nieuwbouw op bestaande woningen voldoet ook aan de richtwaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde.

De geluidbelasting van de nieuwe terrassen op de nieuwe woningen voldoet niet aan de richtwaarde. Hier zijn geluidbelastingen tot 62 dB(A) etmaalwaarde berekend op de nieuwe woningen. Dit is alleen het geval indien ter plaatse van de terrassen geen nieuwe woningen op de eerste verdieping (direct boven of schuin boven de terrassen) gesitueerd zouden worden. Dit is een overschrijding van 7 dB ten opzichte van de richtwaarde. Van de richtwaarden kan gemotiveerd afgeweken worden mits er binnen in de woningen sprake is van een goed akoestisch klimaat. Er geldt geen wettelijke binnenwaarde voor terrasgeluid. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde die op grond van Activiteitenbesluit geldt. Uit het akoestisch onderzoek naar gezamenlijk geluid (zie paragraaf 4.3) blijkt dat terrasgeluid nergens maatgevend is voor de benodigde gevelisolatie. De gevelisolatie ten behoeve van het gezamenlijk geluid of muziekgeluid is altijd maatgevend. Dit betekent dat op alle rekenpunten voldaan wordt aan de binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde voor het afwijken. Het terrasgeluid is daarnaast ook meegenomen in de berekende waardes voor het gezamenlijk geluid. Omdat er binnen in de woningen sprake is van een goed akoestisch klimaat is een overschrijding van de richtwaarde acceptabel.

Piekgeluiden

De piekgeluiden van de nieuwe terrassen op de bestaande woningen voldoen aan de (5dB-verhoogde) richtwaarde van 70 dB(A) in de avond. Het bestaande terras van de Euromast (op de begane grond) zorgt voor een overschrijding van 1 dB van de (5dB-verhoogde) richtwaarde van 65 dB(A) in de nacht op de nieuwe woningen. De piekgeluiden van de nieuwe terrassen zorgen voor overschrijdingen tot 5 dB in de avond op de nieuwe woningen.

Ook van deze richtwaarden kan afgeweken worden mits er in de woningen sprake is van een goed akoestisch klimaat. Hiervoor geldt dezelfde motivering als bij het langtijdgemiddelde. Voor de binnenwaarde kan aangesloten worden bij de binnenwaarde voor piekgeluiden uit het activiteitenbesluit, deze bedraagt 50 dB(A) voor de avondperiode. De gevelisolatie voor het gezamenlijk- en horecageluid is ruim voldoende om de piekgeluiden tot 75 dB(A) 'weg te isoleren'.

4.3

Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende geluidbronnen relevant: wegverkeerslawaai, industrielawaai, geluid van afgemeerde schepen (nestgeluid), geluid van varende schepen, muziekgeluid van horeca (zie paragraaf 4.2) en terrasgeluid (stemgeluid vanaf bestaande en nieuwe terrassen, zie paragraaf 4.2). Voor het wegverkeer- en industrielawaai is de Wet geluidhinder het wettelijk kader, voor het geluid van inrichtingen (in dit geval geluid van muziek, installaties en een enkel overdekt en verwarmd terras) het Activiteitenbesluit en nest-, scheepvaart- en terrasgeluid worden beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hiervoor zijn (nog) geen wettelijke kaders.

Voor de verschillende geluidbronnen zijn verschillende akoestische onderzoeken uitgevoerd. In § 4.2 is het onderzoek naar omliggende horecabedrijven en hun eventuele terrassen behandeld (geluid van muziek, installaties en terrassen). Ook is een onderzoek naar

wegverkeer- en industrielawaai uitgevoerd⁴, evenals een onderzoek naar nest- en scheepvaartgeluid⁵. In dit onderzoek is ook gekeken wat de gezamenlijke impact is van deze geluidbronnen. Tot slot is ook onderzocht welke gevelisolatie (en bijbehorende maatregelen) nodig is voor al deze geluidbronnen tezamen om binnen in de woningen een goed woon- en leefklimaat te realiseren⁶. Met gangbare technische middelen kan aan de gestelde eisen worden voldaan.

In deze paragraaf zijn per geluidbron de belangrijkste conclusies beschreven. Ook wordt ingegaan op de benodigde gevelisolatie.

Wegverkeer- en industrielawaai

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Dit bestemmingsplan maakt de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk, namelijk woningen. Deze liggen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige wegen en binnen de geluidszone van enkele gezondeerde industrieterreinen. Vandaar dat een akoestisch onderzoek naar wegverkeer- en industrielawaai uitgevoerd (zie voetnoot 6) is uitgevoerd. De rekenresultaten worden hieronder uiteengezet.

Wegverkeerslawaaï

De voorziene geluidsgevoelige objecten bevinden zich binnen de toetsingszone van de volgende zoneplichtige wegen (inclusief tramsporen en open tunnelbak):

- 's-Gravendijkwal (inclusief Maastunnel);
- Droogleevers Fortuynplein;
- Westzeedijk/Parkhavenbrug;
- Westzeedijk oost;
- Willem Buytewechstraat;
- Puntegaalstraat;
- Parkhaven/Parkkade;
- G.J. de Jonghweg.

Uit de rekenresultaten blijkt, dat de ter plaatse van elk beoogd woongebouw als gevolg van het wegverkeer op één of meerdere gezondeerde wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 61 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt hierbij niet overschreden.

Industrielawaai

Het plangebied ligt in zijn geheel binnen de 50 dB(A)-contour van de gezondeerde industrieterreinen "Maas-/Rijnhaven" en "Waal-/Eemhaven". In het eerder aangehaalde akoestisch onderzoek wordt aan het aspect 'industrielawaai' dan ook aandacht geschonken.

⁴ Kraaij Akoestisch Adviesbureau, Akoestisch onderzoek Plan Parkhaven in Rotterdam, januari 2023, projectnummer VL.1862.R01.

⁵ dBvision, Memo - Parkhaven nestgeluid, geluid varende schepen, terras- en horecageluid en gezamenlijk geluid, kenmerk GEM103-34-101, 31 januari 2023.

⁶ Buro Bouwfysika, Parkhaven Rotterdam - geluidwering van gevels, 7 februari 2023, werknummer 21262.06v2.

Maas-/Rijnhaven

Zoals aangegeven ligt het gehele plangebied binnen de 50 dB(A)-contour van het gezoneerde industrieterrein "Maas-/Rijnhaven". In het eerder genoemde akoestisch onderzoek zijn berekeningen uitgevoerd aangaande dit industrieterrein. Hieruit blijkt dat niet op alle beoogde bouwblokken sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Alleen ter plaatse van de gebouwen Z1 t/m Z5 geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De maximale berekende geluidsbelasting bedraagt 52 dB(A) en is daarmee lager dan de maximale ontheffingswaarde (55 dB(A)).

Waal-/Eemhaven

In december 2010 is door diverse partijen, waaronder de gemeente Rotterdam, het 'Convenant geluidruimte Waal-/Eemhaven' ondertekend. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over de geluidruimte en -verdeling bij vergunningverlening op basis van de Wabo en de geluidseffecten hiervan op de ruimtelijke ordening in de omgeving. In dit convenant wordt onderscheid gemaakt tussen het communicatiegebied (gebied binnen de 55 dB(A)-contour) en het 'gebied voor standaard onderzoek' (gebied dat gelegen is buiten de 55 dB(A)-contour). Indien een nieuwe geluidsgevoelige ontwikkeling is gelegen in eerstgenoemd gebied, dient een open planproces te worden gevolgd, zoals bijvoorbeeld de Stad- en milieubenadering (afpraak 14). Daarnaast dient in een zo'n vroeg mogelijk stadium van de planvorming overleg plaats te vinden met Deltalinqs en het Havenbedrijf Rotterdam (afpraak 13). Omdat het plangebied gelegen is buiten de 55 dB(A)-contour en daarmee niet in het communicatiegebied, zijn deze afspraken niet aan de orde.

Op basis van het convenant is een handreiking vastgesteld, waarin beschreven staat op welke wijze de geluidsbelasting berekend moet worden. In het eerder genoemde akoestisch onderzoek zijn berekeningen uitgevoerd aangaande het industrielawaai. Hieruit blijkt, dat de maximaal berekende geluidsbelasting 56 dB(A) bedraagt. Deze belasting is alleen berekend op één rekenpunt op de zuidgevel van gebouw Z2 (hoogte van 34,5 meter); voor de overige rekenpunten van dit gebouw, net als voor alle andere gebouwen, is een geluidbelasting berekend van maximaal 55 dB(A).

De reguliere maximale ontheffingswaarde is 55 dB(A), maar indien het geluid afkomstig is van een industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden, geldt een maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) op basis van de zeehavennorm. Waal-Eemhaven voldoet aan deze definitie, aangezien hier veel container op- en overslag plaatsvindt. Verder is het voor het kunnen toepassen van de zeehavennorm noodzakelijk dat sprake is van woningbouw aansluitend aan het bestaande woongebied en dat sprake is van een beperkte uitbreiding van het bestaande woongebied. Gezien de binnenstedelijke ligging vlak bij bestaande woongebieden als Little C, het Coolhaveneiland en het Lloydkwartier en de schaal van Parkhaven is hier sprake van. Toepassing van de zeehavennorm voor een zeer beperkt deel van de nieuwbouw is daarom mogelijk. Daarbij is toepassing van deze norm alleen noodzakelijk voor het hoogste rekenpunt van gebouw Z2; voor de overige rekenpunten geldt dat volstaan kan worden met de reguliere maximale ontheffingswaarde.

Hogere waarden

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat zowel voor het aspect 'wegverkeerslawaaï' als voor 'industrielawaai' de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt hierbij niet overschreden. In het onderzoek is ook bezien in hoeverre maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting op de toekomstige woningen te

verkleinen. Omdat het treffen van bron- en of overdrachtsmaatregelen vanuit stedenbouwkundig en financieel oogpunt niet doelmatig is, dient voor de realisatie van de voorziene woningen een ontheffing van de Wet geluidhinder verkregen te worden. Hierbij dient voldaan te worden aan de eisen uit het Rotterdamse ontheffingenbeleid, zoals de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel en/of buitenruimte per woning.

Doordat het industrielawaai afkomstig van de Waal-/Eemhaven van meerdere kanten komt, dringt dit diep door in het plangebied. Omdat eventuele geluidsluwe zijden weer binnen de invloedssferen van gezondeerde wegen liggen, zal nauwelijks sprake zijn van een geluidsluwe gevel of geluidsluwe buitenruimte, voorwaarden uit het Rotterdamse ontheffingenbeleid. Ook de andere geluidbronnen dragen hier aan bij. Het ontheffingenbeleid kent de mogelijkheid om van deze voorwaarde af te wijken, indien wordt ingezet op een zo optimaal mogelijke leefomgeving. Voor de nieuwbouw is daarom een pakket maatregelen bedacht om het akoestisch klimaat bij de woningen zo veel mogelijk te verbeteren. Wanneer er geen geluidsluwe gevel aanwezig is hebben de woningen ter compensatie actieve koeling, zwevende dekvloeren en 30% meer ventilatie dan in het bouwbesluit verplicht stelt. Wanneer er geen geluidsluwe buitenruimte aanwezig is hebben de woningen ter compensatie een gemeenschappelijke geluidsluwe buitenruimte en balkons dan wel loggia's met een gesloten borstwering met een hoogte van 1,2 m en een geluidsabsorberend plafond. Het gaat om concrete maatregelen die het woongenot vergroten en het akoestisch klimaat verbeteren.

Verder is de beoogde ontwikkeling gericht op het tot stand brengen van een duurzame woonwijk met diverse woningtypologieën - gericht op zowel gezinnen, jongeren en ouderen - in een groene omgeving (zie § 3.2). Hiermee wordt met deze ontwikkeling een belangrijke bijdrage geleverd aan het oplossen van de enorme vraag naar woningen in Rotterdam. Het Park, direct ten oosten van de woningbouw, kan dienen als geluidsluw verblijfsgebied met een hoge verblijfskwaliteit ter compensatie van de geluidsbelasting bij de woningen. De ligging vlak bij Het Park zorgt ook voor extra woonkwaliteit, net als de nabijheid van veel voorzieningen zoals horeca, winkels, sport, onderwijs en gezondheidszorg. De locatie is zowel met de auto als per OV goed bereikbaar. De woningen zijn dermate geïsoleerd dat er binnen in de woningen niet meer dan 33 dB optreedt. Ook is bepaald dat er sprake moet zijn van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardige beeldkwaliteit, zoals bedoeld in de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting' en van een duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid en mobiliteit'.

Aan de afgegeven hogere waarde zijn voorwaarden voor de realisatie van de geluidsgevoelige objecten verbonden. Omdat in de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen dat voldaan moet worden aan het hogere waardenbesluit, vormen ook de hierin opgenomen voorwaarden een onderdeel van de bouwregels. Gesteld wordt, dat hiermee voldaan wordt aan het Rotterdamse ontheffingenbeleid en aan de Wet geluidhinder en daarmee op dit vlak tevens een goede ruimtelijke ordening.

Nest- en scheepvaartgeluid

Uit het onderzoek naar nest- en scheepvaartgeluid (zie voetnoot 6) blijkt dat het nestgeluid vanaf de ligplaatsen in Waal-Eemhaven, Maas/Rijnhaven en openbare ligplaatsen samen een geluidbelasting van 57 dB op de nieuwbouw veroorzaken. Varende schepen veroorzaken 59 dB op de nieuwbouw.

Gezamenlijk geluid en binnenwaarde

Het gezamenlijke geluid bestaat uit alle in § 6.2 en 6.3 genoemde geluidbronnen. Voor de wettelijke geluidbronnen wegverkeer- en industrielawaai gelden maximale binnenwaarden op

grond van het Bouwbesluit: 33 dB voor wegverkeerslawaaï en 35 dB(A) voor industrielawaaï. Afhankelijk van de hoeveelheid geluid op de buitengevel moet de gevelisolatie zo gedimensioneerd worden dat binnen in de woningen niet meer dan deze waarde optreedt (met een minimale gevelisolatie van 20 dB). Vanuit het Activiteitenbesluit geldt een binnenwaarde van 35 dB(A) als met een maatwerkvoorschrift afgeweken wordt van de standaardwaarden van het Activiteitenbesluit. Voor terras-, scheepvaart-, en nestgeluid geldt geen wettelijke binnenwaarde. Dit betekent dat er geen wetgeving is die ervoor zorgt dat de gevelisolatie wordt afgestemd op deze bronnen.

Om een goed woon- en leefklimaat te garanderen is er daarom voor gekozen een verplichte binnenwaarde van maximaal 33 dB op te nemen in het bestemmingsplan die ziet op alle relevante geluidbronnen. Dit sluit aan bij de toekomstige regelgeving onder de Omgevingswet en hierdoor is er sprake van een goed woon- en leefklimaat in de woningen. Door het opnemen van deze binnenwaarde moet bij de gevelisolatie ook met de niet-wettelijke geluidbronnen rekening gehouden worden. De binnenwaarde is opgenomen in de vorm van een voorwaardelijke gebruiksbepaling in artikel 7.3.4.

In het onderzoek naar het gezamenlijk geluid (zie eveneens voetnoot 6) is de hoeveelheid gezamenlijk geluid per toetspunt op de buitengevel berekend. Ook is berekend welke gevelisolatie per toetspunt noodzakelijk is om te voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. In het onderzoek zijn ook de afzonderlijke geluidbronnen in beeld gebracht omdat voor wegverkeer-, industrie- en muziekgeluid ook voldaan moet worden aan de wettelijke binnenwaarden van respectievelijk 33, 35 dB(A) en 35 dB(A) uit het Bouwbesluit en Activiteitenbesluit. Uit het onderzoek blijkt dat de binnenwaarde voor het gezamenlijk geluid voor vrijwel alle gevels maatgevend is voor de benodigde gevelisolatie. De gevelisolatie bedraagt maximaal 34 dB. Op een deel van de noordgevel van het woongebouw direct ten zuiden van de Euromast is de binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit (voor muziekgeluid) maatgevend voor de benodigde isolatie.

In het onderzoek naar de benodigde gevelisolatie (zie voetnoot 7) is vervolgens beschreven met welk glaspakket de benodigde gevelisolatie te realiseren is om te voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB voor gezamenlijk geluid en de binnenwaarde van 35 dB(A) uit het Activiteitenbesluit. Uit het onderzoek blijkt dat het technisch uitvoerbaar is de woning te isoleren op de genoemde binnenwaarden.

Overige geluidsbronnen

Het plangebied ligt niet binnen een toetsingszone van een zoneplichtige spoorweg. Ook de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport zijn niet over het plangebied gelegen. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbronnen niet aan de orde is. Verder zijn de schepen in de Parkhaven nog beschouwd. Hierover het volgende. De Berenboot, Liza Rondvaarten en Pannenkoekenboot exploiteren hoofdzakelijk op het water, maar hebben installaties (motoren en aggregaten) aan boord die ook een aantal uur per dag in gebruik zijn als de schepen aan wal liggen. De geluidbelasting van deze boten is berekend op basis van metingen en voldoet aan de standaardnormen van het Activiteitenbesluit en zijn daardoor niet relevant voor de binnenwaarde. Restaurant/lasergame de Zwarte Zwaan vaart niet maar heeft alleen installaties die akoestisch niet relevant zijn vanwege de beperkte geluidproductie. De Ameland heeft geen installaties die gebruikt worden als de boot aan de kade ligt.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het plangebied mogen maximaal 650 woningen en maximaal 8.625 m² aan voorzieningen gerealiseerd worden.

Aangezien de verkeersaantrekkende werking van dit bestemmingsplan lager is dan de verkeersaantrekkende werking van een woningbouwplan bestaande uit 1.500 woningen, wordt de beoogde ontwikkeling als niet in betekenende mate beschouwd.

Met een luchtkwaliteitsonderzoek⁷ is onderzocht wat de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de beoogde gebouwen is. Uit dit onderzoek blijkt, dat bij alle beoogde gebouwen voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Gesteld wordt, dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en daarmee van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

4.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: transportroutes (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

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

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

⁷ Peutz, Plan Parkhaven te Rotterdam; Windtunnelonderzoek naar luchtkwaliteit, 4 november 2022, nummer H 7443-9-RA-003.

groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Uit een uitgevoerde risicobeschouwing⁸ blijkt, dat in de omgeving van het plangebied diverse risicobronnen liggen. Het betreffen hier zowel transportroutes als stationaire bronnen.

Stationaire bronnen

Ten zuiden van het plangebied – aan de overzijde van de Nieuwe Maas – ligt een deel van het havengebied van Rotterdam. Hier bevinden zich diverse stationaire risicobronnen. Uit de risicobeschouwing blijkt dat de bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en de inventarisatiegebieden groepsrisico niet over het plangebied liggen. Een nadere beschouwing en/of groepsrisicoberekening is voor deze bronnen dan ook niet noodzakelijk.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

In de omgeving van het plangebied zijn enkele transportroutes aanwezig. Zo worden over de rijksweg A20 en over de spoorlijn Rotterdam CS – Rotterdam Lombardijen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Voor deze transportroutes geldt, dat de bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour niet tot aan het plangebied reikt. Het invloedsgebied ligt wel over het plangebied, maar het uitvoeren van een groepsrisicoberekening is op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes niet aan de orde aangezien deze risicobronnen op meer dan 200 meter afstand liggen. Daarnaast kan zowel over de 's-Gravendijkwal als over het Droogleeuwer Fortuynplein vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Er bevinden zich in de directe omgeving echter geen risicovolle inrichtingen. Op grond van de Handleiding Risicoanalyse Transportroutes (HART) dient derhalve geconcludeerd te worden dat er geen sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en dat het groepsrisico nihil is.

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich de Nieuwe Maas, waarover ook gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt daarbij tot op de waterlijn. Tevens is sprake van een plasbrandaandachtsgebied, dat zich vanaf de waterlijn 25 meter landinwaarts uitstrekt. Beide contouren reiken niet tot over de beoogde bouwblokken, zodat deze contouren geen belemmering vormen. Voor deze risicobron geldt dat een groepsrisicoberekening benodigd is, aangezien de afstand tussen Nieuwe Maas en het plangebied kleiner is dan 200 meter. Vandaar dat in de eerder genoemde risicobeschouwing een groepsrisicoberekening is uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de hoogte van het groepsrisico na realisatie van het beoogde bouwplan gelijk is ten opzichte van de huidige situatie en dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar het aspect 'externe veiligheid' wordt geconcludeerd, dat geen van de in de omgeving liggende risicobronnen leidt tot belemmeringen op de voorgenomen ontwikkeling. Wel is een beperkte verantwoording van het groepsrisico benodigd ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas, rijksweg A20 en de spoorlijn Rotterdam CS - Rotterdam Lombardijen. Deze verantwoording is opgenomen in de eerder aangehaalde risicobeschouwing. Uit deze verantwoording volgt, dat het wenselijk is om een aantal maatregelen te nemen zodat het

⁸ Antea Group, Risicobeschouwing Parkhaven Externe veiligheid, januari 2022, projectnummer 0436089.100.

aantal (dodelijke) slachtoffers bij een eventuele ramp zo laag mogelijk is. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van afsluitbare deuren, ramen en ventilatieopeningen in combinatie met een met één druk op de knop uit te schakelen ventilatiesysteem. Bovendien kan worden ingezet op goede voorlichting en instructie om toekomstige bewoners voor te bereiden op een eventuele ramp. Bij de nadere uitwerking van het bouwplan wordt met deze aspecten rekening gehouden.

4.6 Bodem

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

Uit de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam blijkt, dat zowel de contactzone (de bovenste 1 meter van de bodem) als de ondergrond in het plangebied ten hoogste licht verontreinigd is (klasse 'Wonen').

Om de daadwerkelijke bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied te bepalen, is een verkennend bodem- en asbestonderzoek⁹ uitgevoerd. Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in maart 2020, waarbij ten behoeve van het verkennend onderzoek in het plangebied in totaal 81 boringen zijn verricht. De diepte varieert hierbij van 3 tot 9 meter beneden maaiveld (m-mv). Acht boringen zijn afgewerkt met een peilbuis ten behoeve van het grondwateronderzoek. De boringen zijn zoveel als mogelijk gelijkmatig over het terrein verspreid. Uit het vooronderzoek blijkt, dat ter plaatse van de Euromast een omvangrijke olieverontreiniging aanwezig is. Daarnaast hebben tussen de Parkhaven en de Parkkade in het verleden op- en overslagactiviteiten plaatsgevonden. De overige terreingedeelten lijken hoogstens licht verontreinigd te zijn.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt, dat in het plangebied sprake is van matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen. Daarnaast is lokaal sprake van sterk verhoogde gehalten aan PAK, minerale olie en drins (som). Deze verontreinigingen zijn in de bovenste meter van het bodemprofiel aangetroffen. Met aanvullend laboratoriumonderzoek zijn deze verontreinigingen globaal inzichtelijk gemaakt. De verontreiniging met zware metalen, koper, lood en zink in de bovenste halve meter komen heterogeen verspreid in een groot deel van het onderzoeksgebied voor. Mogelijk dat aan de randen en in het zuiden van de locatie een paar aaneengesloten terreindelen zijn waar géén sterke verontreiniging wordt aangetroffen. In het tweede traject (0,5 tot 1,0 meter diepte) zijn in beduidend minder monsters matige of sterke verontreiniging aangetoond. Er lijkt daarmee een graduele afname in verticale richting. Oftewel hoe dieper men komt hoe minder vervuiling. In de diepere ondergrond is hooguit sprake van een licht verhoogd gehalte. In het grondwater zijn voor barium concentraties boven de streefwaarde gemeten. Daarnaast zijn licht verhoogde concentraties aan zink en/of nikkel aangetoond en in één peilbuis is sprake van een licht verhoogd gehalte aan molybdeen.

⁹ Hopman en Peters, Verkennend bodem- en asbestonderzoek NEN 5740 en NEN 5707 Parkhaven te Rotterdam, juni 2020, rapportnummer P1900414.

Uit het onderzoek blijkt dat in het merendeel van de onderzochte mengmonsters in het geheel geen asbest is aangetroffen. In de mengmonsters van de bouwplot is géén asbest aangetoond. In één mengmonster van het onverdachte terreindeel en twee monsters van deelgebied “voormalige bedrijfsactiviteiten langs Parkhaven” is asbest aangetoond in lage concentraties. De hoogste vastgestelde concentratie bedraagt 2,8 mg/kg droge stof.

Op basis van de onderzoeksresultaten moet geconcludeerd worden, dat nader onderzoek noodzakelijk is. De omvang van de aangetroffen verontreinigingen is in zowel verticale als horizontale richting nog onvoldoende in beeld gebracht. Geadviseerd wordt om de verontreiniging in kaart te brengen op die plaatsen waar daadwerkelijk bodemverstorende activiteiten gaan plaatsvinden. Mogelijk volgt uit dit aanvullende onderzoek dat het uitvoeren van een bodemsanering via een saneringsplan of BUS-melding noodzakelijk is. Indien dat het geval is, wordt de sanering uitgevoerd door de gemeente met het oog op het bouwrijp overdragen van de gronden. In de exploitatie is rekening gehouden met de daaraan verbonden kosten, waardoor de financiële uitvoerbaarheid van het plan niet in het geding is.

4.7 Archeologie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van 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 Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

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

Archeologische verwachting

Het plangebied wordt op de gemeentelijke Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK) aangemerkt als een gebied met een redelijk tot hoge archeologische verwachting dieper dan 0 meter NAP. Indien bouw- en graafwerkzaamheden deze dieptemaat overschrijden, is sprake van een noodzaak tot archeologisch onderzoek.

Bescherming van de archeologische waarden

Op grond van de archeologische verwachting en om mogelijk aanwezige archeologische waarden te beschermen, is in het bestemmingsplan “Scheepvaartkwartier” aan de gronden van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2' toegekend. Dit betekent, dat het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk is, voor bouw- en graafwerkzaamheden

die dieper reiken dan 0 meter NAP en die tevens een oppervlak van meer dan 200 m² beslaan. Dit is door middel van een vergunningstelsel in de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2' vastgelegd en eveneens opgenomen in dit bestemmingsplan. Eventueel onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de vergunningverlening, omdat op dat moment helderheid bestaat over ontgravingsdiepte en het zogenaamde palenplan (diepte heipalen en de afstand tussen de palen).

4.8

Cultuurhistorie

In het kader van het project 'modernisering monumentenzorg' (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste, namelijk dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening dienen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. De inzet van het cultuurhistorisch erfgoed en architectuur bij ontwikkelingen van de stad is tevens één van de kernbeslissingen uit de Rotterdamse Stadsvisie. Hiermee is cultuurhistorie, het opsporen van bestaande kwaliteiten die de geschiedenis heeft voortgebracht en het voortbouwen erop bij de actuele opgaven van de stad, een structureel onderdeel van de Rotterdamse ruimtelijke planvorming. Om dit in de praktijk tot uitvoering te brengen is sinds eind 2007 het collegebesluit van toepassing, dat bij gebiedsontwikkeling een Cultuurhistorische Verkenning wordt opgesteld als blijkt dat cultuurhistorische waarden in een gebied aanwezig zijn. In een dergelijke verkenning worden de cultuurhistorische waarden van een gebied benoemd, geanalyseerd en gewaardeerd. Met het oog op het masterplan is gedetailleerd cultuurhistorisch onderzoek¹⁰ verricht. Dit onderzoek bestaat uit twee delen. Het Cultuurhistorisch onderzoek Parkhaven – Rotterdam bevat een historische en ruimtelijke analyse van de Parkhavenkade, met een cultuurhistorische waardenstelling van de vier rijksmonumenten:

- Parksluizencomplex;
- Het Park;
- Euromast;
- Maastunnelcomplex, o.a. 's-Gravendijkwal en Drooglever Fortuynplein.



Afbeelding 14: Beschermde stadsgezicht Scheepvaartkwartier (plangebied zwart omkaderd)

¹⁰ Steenhuismeurs BV, Parkhaven Rotterdam; Cultuurhistorisch onderzoek, september 2020, rapportnummer 451a|2020.

In het onderzoek wordt specifiek gekeken wat de relatie is tussen ieder monument en de beoogde ontwikkeling. De hieruit voortkomende te borgen cultuurhistorische waarden zijn geformuleerd in 11 punten die het verband tussen de vier monumenten en de Parkhavenzone expliciteren en waarin de te borgen waarden zijn samengebracht (in het cultuurhistorisch onderzoek zijn deze punten vanaf pagina 82 beschreven).

In aanvulling op het cultuurhistorisch onderzoek is het transformatiekader¹¹ opgesteld. Hierin zijn de beschreven waardes uit deel 1 omgezet in uitgangspunten voor transformatie van de Parkhavenstrook. Hiermee ontstaat een zoekgebied voor bouwinitiatieven, dat verder wordt ingekaderd en verfijnd om nieuwbouw in de omgeving in te kunnen passen. Hierbij is vooral de samenhang tussen Euromast en het groene grondvlak van de Parkhavenstrook van belang. Bouwinitiatieven staan niet aan de kade of naast het park, maar worden onderdeel van het groene plantsoen aan de voet van de Euromast. In het document zijn nadere randvoorwaarden opgenomen voor verdere invulling op het gebied van stedenbouw, landschap en architectuur. Tot slot zijn, ter illustratie, enkele bebouwingsopties weergegeven.

De 11 beschreven cultuurhistorische waarden hebben een belangrijke invloed gehad op de uiteindelijke keuzes in het masterplan. Zo is onder andere de ruimte rondom de Euromast vergroot, is het zicht op de mast vanuit de stad verbeterd en is de totale landschappelijke setting meer gerelateerd aan de periode waarin de Euromast is gerealiseerd.

Het Park maakt daarnaast samen met een groot deel van het ten oosten hiervan gelegen Scheepvaartkwartier deel uit van het beschermd stadsgezicht “Scheepvaartkwartier”. De waarde van het beschermd stadsgezicht ligt besloten in het voor Nederland vrij unieke karakter van de midden 19^e eeuwse ontwikkeling ter weerszijden van de Veerhaven, in het zeer eigen karakter van het voormalige lusthovengebied en het Park, waarin zowel aanleg van het terrein als aard en samenstelling van de zeer zware en dominerende beplanting van belang zijn en in de wijze, waarop de drie samenstellende delen van de wijk door de historische ontwikkeling met elkaar samenhangen. Daarnaast is in het gebied een fraai en zeldzaam bomenbestand aanwezig.

Conclusie

De herontwikkeling van het plangebied leidt niet tot aanpassingen aan de in de omgeving aanwezige gemeentelijke en/of Rijksmonumenten. Ook de waarde van het beschermd stadsgezicht “Scheepvaartkwartier” wordt door de herontwikkeling niet nadelig beïnvloed. Het bestemmingsplan stelt wel voorwaarden aan de herontwikkeling van het gebied. Dit is juridisch geborgd in de vorm van een bij de planregels behorende beleidsregel. Daarnaast worden de criteria voor de beeldkwaliteit nader uitgewerkt in een welstandsparagraaf die net als dit bestemmingsplan wordt vastgesteld en daarmee een juridische borging vormt.

4.9

Natuur

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

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet Natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die

¹¹ Steenhuismeurs BV, Parkhaven Rotterdam; Transformatiekader, september 2020, rapportnummer 451b | 2020.

leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); deze gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Uit een uitgevoerde quickscan¹² blijkt, dat het plangebied op ruime afstand (ruim 7,0 kilometer) van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt. Door deze afstand zijn de meeste effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. Uit een uitgevoerd onderzoek naar stikstofdepositie¹³ blijkt, dat zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Daarmee heeft de beoogde ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de omringende Natura 2000-gebieden.

Het dichtstbijzijnde gebied dat toebehoort aan het Natuurnetwerk Nederland is de Nieuwe Maas, dat direct ten zuiden van het plangebied ligt. Het betreft hier een zéér drukke vaarweg. Door de aard van de ingrepen (een gelijkaardig gebruik in de nieuwe situatie) en het feit dat in het zuidelijk deel van het plangebied geen ontwikkelingen zijn voorzien, zijn effecten op het Natuurnetwerk Nederland op voorhand uit te sluiten. Ook belangrijke weidevogelgebieden liggen op grote afstand (7 kilometer), waardoor deze gebieden niet nadelig worden beïnvloed.

Soortbescherming

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

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

Uit de eerder aangehaalde quickscan blijkt dat in het plangebied de volgende beschermde diersoorten verwacht kunnen worden:

- vleermuizen;
- vogels (algemeen en jaarrond beschermd).

Hieronder wordt nader op deze diersoorten ingegaan. Vanwege het ontbreken van een geschikt leefgebied worden andere diersoorten niet verwacht, met uitzondering van vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Hiervoor geldt de algemene zorgplicht.

Vleermuizen

In de omgeving van het plangebied zijn diverse soorten vleermuizen waargenomen. De bebouwing in het plangebied is echter ongeschikt om als vaste rust- en verblijfplaats voor gebouw bewonende soorten te fungeren. Voor boom bewonende vleermuizen geldt, dat in het plangebied wel diverse potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn. In diverse bomen zijn geschikte holtes, gaten en scheuren aangetroffen die kunnen dienen als invliegopening. Het

¹² Ecoresult, Quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming en Verordening ruimte; Parkhaven Rotterdam, oktober 2021, rapportenmerk ER20210923v01.

¹³ SPA.WNP, Onderzoek stikstofdepositie: Parkhaven in Rotterdam, 3 februari 2023, rapport 2200577.b01a_230203-gecombineerd.

plangebied is als foerageergebied potentieel geschikt. Door het vrij geringe oppervlak in relatie tot overig foerageergebied in de omgeving, wordt op voorhand gesteld dat geen sprake is van essentieel foerageergebied. Mogelijk dat het plangebied ook deel uitmaakt van een vliegroute. Naar aanleiding van de resultaten uit een eerdere quickscan (2019) was reeds aanvullend onderzoek¹⁴ naar vleermuizen uitgevoerd. Uit dit aanvullende onderzoek is gebleken, dat in het plangebied geen voortplantings-, vaste rust- en/of verblijfplaatsen aanwezig zijn. Verder ontbreken essentieel foerageergebied en vliegroutes. Dit aanvullende onderzoek zal in het kader van het bouwplan worden geactualiseerd, zodat zekerheid bestaat over de meest recente situatie.

Vogels

In / nabij het plangebied zijn diverse algemene vogels van categorie 5 te verwachten. Nesten van dergelijke vogelsoorten zijn niet jaarrond beschermd als voldoende alternatieven aanwezig zijn. In de omgeving zijn ruimschoots alternatieven aanwezig, zodat geen sprake is van bijzondere ecologische redenen op basis waarvan sprake is van jaarronde bescherming.

Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen van vogels met jaarrond beschermde nesten in gebouwen. Zodoende kan de aanwezigheid van huismus en gierzwaluw in het plangebied worden uitgesloten. Andere gebouw bewonende soorten zoals kerkuil, steenuil, ooievaar of slechtvalk zijn redelijkerwijs uit te sluiten. De bebouwing is uitpandig onderzocht op sporen van met name uilen. In geen van de gebouwen zijn nestkasten aanwezig of zijn sporen van aanwezigheid zoals poepstrepen, braakballen of veren aangetroffen. Tijdens het verkennend veldonderzoek zijn in de bomen in en rondom het plangebied geen nesten waargenomen die kunnen dienen als vaste rust- en verblijfplaats van vogels met jaarrond beschermde nesten in bomen. Daarnaast ligt het plangebied te midden van een drukke stedelijke omgeving. Mede op basis hiervan kan de aanwezigheid van soorten als boomvalk, buizerd, havik, roek, wespandief en zwarte wouw redelijkerwijs worden uitgesloten. Voor sperwer is het plangebied geschikt. Van deze soort zijn echter geen nesten in en rond het plangebied aangetroffen. Verder werden er geen braakballen en uitwerpselen aangetroffen die kunnen wijzen op de aanwezigheid van soorten als ransuil. Grote gele kwikstaart is een wintergast in Rotterdam en geen broedvogel. Daarnaast is geschikt habitat in de vorm van snelstromende beken binnen het plangebied afwezig.

Conclusie

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken, wordt geconcludeerd dat de Wet natuurbescherming de realisatie van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat. Het aanvragen van een ontheffing van de Wet natuurbescherming en/of het treffen van maatregelen is niet nodig, al zal het aanvullend onderzoek nogmaals worden geactualiseerd om zekerheid te hebben over de huidige situatie. Wel dienen (tijdelijke) schadelijke effecten op nesten van algemeen voorkomende vogelsoorten voorkomen te worden. Dit kan bereikt worden door rekening te houden met het broedseizoen. Tevens blijft de algemene zorgplicht gelden.

Ondanks dat het treffen van maatregelen niet aan de orde is, heeft de gemeente als voorwaarde gesteld dat de beoogde nieuwbouw natuurinclusief gebouwd moet worden. Dit is ook als verplichting in de planregels van dit bestemmingsplan vastgelegd.

¹⁴ Ecoresult, Aanvullend onderzoek vleermuizen In het kader van de Wet natuurbescherming, november 2019, rapportkenmerk ER20191107v01.

4.10 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw.

Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen. Rotterdam streeft daarnaast naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Zoals aangegeven in de beleidsparagraaf is daartoe in september 2019 het Duurzaamheidskompas vastgesteld. Deze geeft richting, zet alle ambities op het gebied van duurzaamheid in Rotterdam op een rij en geeft een overzicht van alle relevante beleidsstukken. Het Duurzaamheidskompas is nadrukkelijk een 'levend' document dat regelmatig wordt geactualiseerd met nieuwe speerpunten. De doelstellingen van de gemeente op het gebied van duurzaamheid zijn onder te verdelen in vier ambities; de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie en een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

De gemeente Rotterdam beschikt naast het benoemde duurzaamheidskompas, ook over het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit 2012 en bestaat uit de zes thema's oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken. Bij het informatiepunt Duurzaam Rotterdam van gemeentewerken Rotterdam kunnen medewerkers, partners en bewoners van de gemeente Rotterdam informatie aanvragen over duurzaam bouwen en duurzame voorbeeldprojecten in Rotterdam. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan compact en tevens flexibel bouwen, en het toepassen van gerecyclede en tevens emissie loze bouwmaterialen. Daarnaast hecht de gemeente aan een ontwikkeling van het gebied op basis van de 'Rotterdam Resilience Strategie'. Binnen deze Strategie zijn drie trends voor de gemeente extra belangrijk: Circulariteit, Klimaatadaptatie en Energietransitie. Binnen deze trends komen steeds vier centrale thema's aan de orde: Water, Groen, Energie en Materialen. Van belang is de mate waarin en de manier waarop de woningen, de buitenruimten en de gebiedsontwikkeling als geheel worden ontworpen in het kader van deze Strategie, Trends en Thema's.

Algemeen kan worden opgemerkt dat de beoogde woningen worden gebouwd conform het huidige Bouwbesluit. Daardoor dient voldaan te worden aan de hierin opgenomen duurzaamheidseisen. Dit betekent onder andere dat de woningen gasloos worden uitgevoerd. De nieuwbouw ligt in een deel van de gemeente waar het verplicht is om een aansluiting op het stadsverwarmingsnetwerk te realiseren. Dit leidt er toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten en een betere energie-efficiënte. De ontwikkeling van Parkhaven tot een inclusieve en hoogwaardige woonomgeving vraagt om manieren van bouwen en gebruiken die zo duurzaam mogelijk zijn. Om de maatregelen te borgen zoals opgenomen in het masterplan, waaronder het natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, wordt in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de 'verbrede reikwijdte' (zie ook § 5.2). Daarmee wordt een duurzame ontwikkeling publiekrechtelijk geborgd via beleidsregels die behoren tot de bijlagen van de regels.

4.11 Besluit m.e.r.

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

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

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

Het beoogde bouwplan behelst de realisatie van maximaal 650 woningen en maximaal 8.625 m² aan overige functies. Daarmee blijft de omvang ruim onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel D11.2.

De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn echter indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Als blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een milieueffectrapport noodzakelijk. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten. B&W heeft bij de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan besloten dat het opstellen van een milieueffectrapport niet noodzakelijk is¹⁵.

¹⁵ M.e.r.-beoordelingsbesluit, 15 februari 2021.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

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

5.2 *Verbrede reikwijdte*

Zoals in §1.4 is aangegeven, is het project bij het Rijk aangemeld in het kader de 'verbrede reikwijdte'. Een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte biedt immers de mogelijkheid om diverse duurzaamheidsambities ook publiekrechtelijk vast te leggen en daarmee integraal deel te laten uitmaken van de plantoetsing. Zonder deze regeling zijn de mogelijkheden daartoe binnen de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Bouwbesluit beperkt.

Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt een groot aantal mogelijkheden om te experimenteren met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. In dit bestemmingsplan wordt niet van al deze mogelijkheden gebruik gemaakt. Wel van een aantal, namelijk de navolgende:

Inhoud van de regels

In dit bestemmingsplan worden regels gesteld over de gehele fysieke leefomgeving, voor zover deze onderdeel is van het plangebied. Dit wijkt af van een 'regulier' bestemmingsplan, want daarin worden alleen regels gesteld over onderwerpen die ruimtelijk relevant zijn. Hier komt dus concreet de 'bredere' reikwijdte van dit bestemmingsplan tot uiting en wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit sub 1 van artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

Beleidsregels

Dit bestemmingsplan maakt gebruik van open normen die uitgelegd worden door beleidsregels. Beleidsregels leggen uit hoe de open norm geïnterpreteerd moet worden en hebben overwegend betrekking op kwalitatieve onderwerpen (kwantitatieve onderwerpen zoals woningaantallen zijn vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan). De mogelijkheid tot het opnemen van open normen en daaraan gekoppelde beleidsregels bestaat op basis van sub 6 van artikel 7c uit het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

In dit bestemmingsplan zijn open normen opgenomen die betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

1. Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit (waaronder cultuurhistorische aspecten);
2. Duurzaamheid;

De open normen voor bovengenoemde onderwerpen worden uitgelegd door de beleidsregels zoals die zijn opgenomen als 'bijlagen van de regels'. Daarmee zijn ze juridisch bindend.

5.3 **De opzet van de planregels**

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

Inleidende regels

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

Bestemmingsregels

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

Enkelbestemmingen

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening
Artikel 4 Cultuur en ontspanning
Artikel 5 Groen
Artikel 6 Verkeer
Artikel 7 Wonen

Dubbelbestemmingen

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2
Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

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

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening

Deze bestemming is toegekend aan de twee bestaande gebouwen die behoren tot de Maastunnel; het ventilatiegebouw (met ondergrondse bluswatervoorziening en het (roltrap)gebouw dat toegang biedt tot de tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze gebouwen zijn meegenomen in het plangebied, omdat de omliggende gronden worden betrokken bij de herinrichting van de openbare ruimte. De gebouwen zelf blijven ongemoeid en inhoudelijk is de bestemming Bedrijf - Nutsvoorziening gelijk aan de bestemming zoals deze reeds geldt in het bestemmingsplan voor het Scheepvaartkwartier. Alle bestaande rechten en gebruiksmogelijkheden zijn dus behouden.

Artikel 4 Cultuur en ontspanning

Ook voor deze bestemming geldt dat deze is toegekend aan een bestaand gebouw; in dit geval de Euromast. De bestemming is gelijk aan de bestemming zoals opgenomen in het bestemmingsplan voor het Scheepvaartkwartier. Met de bestemming "Cultuur en ontspanning" blijft de Euromast een gebouw met een recreatieve functie en horeca, inclusief alle bestaande rechten.

Artikel 5 Groen

Binnen de bestemming Groen zijn functies als fiets- en voetpaden, waterlopen, speelvoorzieningen en straatmeubilair toegestaan. Ook het laden en lossen ten behoeve van de bestaande voorzieningen (de boten) is mogelijk. De bouw mogelijkheden zijn beperkt; enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden toegestaan. Een uitzondering geldt ter plaatse van de aanduidingen 'parkeergarage', 'recreatie' en 'tunnel'. Ter plaatse van de eerste aanduiding zijn ondergrondse parkeerplaatsen toegestaan die behoren tot de parkeergarage binnen de aansluitende woonbestemming. De aanduiding 'recreatie' is opgenomen met het oog op de midgetgolfbaan die reeds aanwezig is, maar in het kader van dit plan een nieuwe plaats zal krijgen. De aanduiding 'tunnel' is van toepassing op de bestaande Maastunnel. Binnen deze bestemming zijn tevens hellingbanen toegestaan en voorzieningen als straatmeubilair, speeltoestellen en huisvuilcontainers etc.

Artikel 6 Verkeer

Voor de gronden die zijn bedoeld voor de verkeersontsluiting is de bestemming "Verkeer" opgenomen. De regeling sluit aan op de Rotterdamse standaard en maakt naast verkeersvoorzieningen, zoals rijbanen en parkeervoorzieningen, ook straatmeubilair en groenvoorzieningen mogelijk. Voor de locatie van de nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het tunneltracé is een aanduiding opgenomen.

Artikel 7 Wonen

De te bebouwen gronden binnen het plangebied zijn voorzien van de bestemming Wonen. Deze gronden zijn dan ook in hoofdzaak bedoeld voor woningen. Echter wordt omwille van de gewenste levendigheid ook een aantal andere vormen van gebruik toegestaan. Omdat de aard van deze voorzieningen kleinschalig is, worden zij als ondergeschikt aangemerkt ten aanzien van de hoofdfunctie. Zo is naast de maximaal 650 toegestane woningen, in een aantal gebouwen ook een lichte vorm van horeca (lunchroom, koffiezaak, brasserie, etc.) toegestaan. Evenals recreatieve voorzieningen, kleinschalige kantoren, een lichte vorm van bedrijvigheid (tot en met categorie 2 uit de Lijst van bedrijfsactiviteiten) en maatschappelijke voorzieningen. In de bouw- en gebruiksregels zijn aan alle toegestane functies voorwaarden gekoppeld ten aanzien van de grootte en positionering in het plangebied.

In de gebruiksregels is bepaald onder welke voorwaarden een aan-huis-verbonden beroep/bedrijf is toegestaan. Verder zijn specifieke gebruiksregels opgenomen ten aanzien van de overige functies, de hogere waarden voor de woningen, de binnenwaarde van het gezamenlijke geluid en biologische laboratoria, die niet worden toegestaan.

- Het oprichten van gebouwen is alleen mogelijk binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak, waarbij op de verbeelding de toegestane maximum bouwhoogte is opgenomen. Voor alle te verlenen vergunningen geldt tevens de voorwaarden dat voldaan moet worden aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 13. Daarmee worden tal van zaken geborgd die mede voortvloeien uit de opzet van dit plan met verbrede reikwijdte evenals de beleidsregels.

In dit artikel is ook een voorwaardelijke bepaling opgenomen (artikel 7.2.5) vanwege het muziek- en installatiegeluid van New Ocean Paradise en de Euromast. Zie voor meer uitleg § 4.2.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2'. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is dat potentiële aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de versturende activiteit begonnen kan worden. In het concreet komt dit neer op een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij bodemversturende activiteiten die een terreinoppervlak van meer dan 200 m² beslaan en dieper reiken dan NAP.

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is opgenomen ter bescherming van de waterkering. Voor deze gronden gelden beperkingen voor het oprichten van bouwwerken die niet ten dienste staan aan de waterkering. Via een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden.

Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat vijf algemene regels.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

Via een aanduiding op de verbeelding is aangegeven dat voor het plangebied de geluidzone van toepassing is zoals deze geldt voor het gezoneerde industrieterrein Rijn- en Maashaven.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat een aantal afwijkingsregels. Zo is een regeling opgenomen om van de toegestane bouwhoogte af te kunnen wijken ten behoeve van de realisatie van technische voorzieningen op het dak. De bouwhoogte kan in dit geval met 3 meter worden verhoogd. Tevens is een afwijkingsregel opgenomen, waarmee burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw ten behoeve van een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag. De bouwhoogte kan in dat geval met 1,5 meter verhoogd worden. Verder biedt dit artikel de mogelijkheid om geringe afwijkingen toe te staan van begrenzingen, indien dit noodzakelijk is en geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving. De afwijking mag hierbij niet meer dan 1 meter bedragen en waarbij belangen van derden niet worden geschaad. Voor alle afwijkingen geldt dat ook voldaan moet worden aan de bepalingen zoals vastgelegd in artikel 14.

Artikel 13 Regels omtrent verbrede reikwijdte

Zoals aangegeven wordt voor dit plan gebruik gemaakt van de verbrede reikwijdte. Dit artikel zorgt ervoor dat de een aantal keuzes die zijn gemaakt in het masterplan daadwerkelijk juridisch worden geborgd en daarmee bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning worden meegenomen. Dit is gedaan via een koppeling naar de bij de

planregels behorende bijlagen 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting' en/of 'Duurzaamheid en mobiliteit'.

Artikel 14 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop is beleid vastgesteld. Op dit moment geldt de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Deze beleidsregeling geeft parkeernormen voor zowel auto's als fietsen.

Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het gebruiken van gronden of bouwwerken wordt een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling die bij de beleidsregeling als bijlage is opgenomen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc. Van de parkeereis kan (geheel of gedeeltelijk) worden afgeweken. Tevens kan er vrijstelling van de parkeereis worden verleend. In de beleidsregeling wordt beschreven onder welke omstandigheden vrijstelling kan worden verleend.

Om aan het beleid te kunnen toetsen is in het bestemmingsplan een bepaling opgenomen waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde "dynamische verwijzing". Dat wil zeggen dat er alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto's conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. In de bepaling wordt niet expliciet verwezen naar de hiervoor genoemde beleidsregeling. Dat is een bewuste keuze want het beleid kan in de toekomst wijzigen. Om ook aan een eventuele wijziging van het beleid van de gemeente Rotterdam te toetsen, zonder dat het bestemmingsplan daarvoor aangepast moet worden, is de beleidsregeling niet expliciet genoemd of bijgevoegd.

Overgangs- en slotregels

In artikel 15 is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste artikel is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien, wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. In de aan de orde zijnde situatie is daarvan sprake, omdat deze kosten zijn verzekerd middels (toekomstige) gronduitgiften. Daartoe is een ontwikkelovereenkomst afgesloten met de initiatiefnemer. Daarin zijn de nodige financiële afspraken over de gronduitgifte opgenomen en is de financiële haalbaarheid onderbouwd.

De gemeente Rotterdam vervult voorts enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande is het plan financieel uitvoerbaar.

6.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

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

- Provincie Zuid-Holland.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.
- Ministerie van Defensie.
- Rijkswaterstaat.
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR).
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).
- ProRail.
- Luchtverkeersleiding Nederland.
- VWS Pipeline Control.
- KPN Telecom.
- Warmtebedrijf.
- Evides.
- Tennet.
- Stedin.
- GasUnie.

Van het Hoogheemraadschap, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Luchtverkeersleiding Nederland, de provincie Zuid-Holland en de VRR zijn formele reacties ontvangen. Deze worden onderstaand beantwoord.

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK)

Het HHSK geeft aan dat de door het plan mogelijk gemaakte ontwikkeling geen nadelige invloed zal hebben op het watersysteem. Wel geven ze aan dat in het gebied bijzondere met het waterbeheer verbonden belangen zijn waar rekening mee gehouden moet worden.

Aangegeven wordt geen bezwaar te hebben tegen vaststelling van het bestemmingsplan. Wel wordt een aantal aandachtspunten opgesomd.

1. Aangegeven wordt dat het maaiveld ter hoogte van het plangebied gemiddeld ligt op een hoogte van zo'n 1,00 meter boven NAP. Uit informatie van het HHSK zelf ligt het gebied waar gebouwd wordt echter aanzienlijk hoger (ca. 3,00 meter boven NAP). Het is van belang om het maaiveld niet te verlagen. Indien de hoogte inderdaad op 1,00 meter boven NAP is gelegen is zullen wellicht de hoogwaterrisico's in het ruimtelijk ontwerp moeten worden meegewogen.

De hoogteligging is aangepast in de waterparagraaf. Daarnaast is besloten om alsnog een risicoberekening uit te voeren en te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

2. In de waterparagraaf staat gedateerde informatie over de primaire waterkering. De juiste informatie is dat de primaire waterkering deel uitmaakt van traject 14-2 met een norm van 1/100.000 per jaar. Ook dit is aangepast in de waterparagraaf.

Dit is aangepast in de waterparagraaf.

3. Van belang is te vermelden dat het op afbeelding 13 aangegeven gebied ook de Maastunnel beschermt tegen de instroom van water bij hoog water op de Maas. Belangrijk is dat deze functie ten minste in tact blijft. De primaire waterkering is ter plaatse van de uitmonding van Maastunneltraverse afgekeurd op hoogte. Het is mogelijk dat het voorliggende plan conflicteert of kansen biedt met toekomstige oplossingen rondom het hoogtetekort bij de tunnelmond en de veiligheid van de tunnel zelf. De mogelijkheid zou onderzocht kunnen worden om buitenlangs (de tunnelopening) een oplossing te vinden.

In de waterparagraaf is nu ingegaan op het feit dat de Maastunnel tevens beschermt tegen instroom van water. Dit blijft geheel intact. Het plan zal voorts niet leiden tot verlaging van het maaiveld en daarmee niet conflicteren met de huidige waterkerende functie. Bij het kadeherstel wordt de kade wel verhoogd om risico's op onderlopen te beperken.

4. Hier staat dat er een gescheiden rioelstelsel wordt toegepast en het hemelwater wordt afgekoppeld. Wij gaan ervan uit dat het hemelwater afgevoerd wordt direct naar de Maas.

Er is inderdaad sprake van een gescheiden stelsel. Hemelwater zal zo lang mogelijk worden vastgehouden binnen het plangebied middels voorzieningen in de vorm van waterberging alvorens het wordt afgevoerd naar de rivier.

5. Voor bepaalde onderdelen van het plan zal een vergunning van het hoogheemraadschap nodig zijn. In de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard is terug te vinden voor welke activiteiten een vergunningplicht geldt. U vindt de keur op onze website onder het kopje 'Wat doen we'.

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Met het HHSK wordt contact onderhouden in het kader van de verdere uitwerking van het bouwplan en daar waar nodig zullen vergunningen worden aangevraagd.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)

De RCE geeft algemeen aan dat haar reactie een advies betreft en het de gemeente vrij staat om gemotiveerd andere belangen te laten prevaleren. De RCE brengt een tweetal punten naar voren.

1. In § 4.8 wordt de suggestie gewekt dat het transformatiekader dat in aanvulling op het cultuurhistorisch onderzoek is opgesteld, “mede op verzoek van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed” is vormgegeven.

Deze zin is aangepast.

2. De RCE wijst er op dat omgang met cultuurhistorische waarden in het gebied in alle stappen van de planvorming zal moeten worden onderbouwd en deel moet zijn van de ontwerpgegevens voor stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. Om deze op samenhangende ruimtelijke kwaliteit gerichte stappen te kunnen begeleiden, wordt geadviseerd om een beeldkwaliteitplan aan het bestemmingsplan te verbinden, alsmede een transparant en onafhankelijk beoordelingstraject te beschrijven waarin de cultuurhistorische waarden nadrukkelijk worden geagendeerd. Zodoende blijft RCE in staat om in de loop van het ontwikkelproces zicht te houden op de mate waarin de Rijksmonumentale waarden worden beïnvloed.

De gemeente werkt momenteel aan een welstandskader en integraal kwaliteitsdocument. In beide stukken is aandacht voor de bescherming van cultuurhistorische waarden. Hoe wordt omgegaan met cultuurhistorische waarden is aan de welstandscommissie. In de toelichting van het bestemmingsplan is tevens extra aandacht besteed aan het transformatiekader.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De LVNL geeft aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het geven van een reactie. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.

Provincie Zuid-Holland (PZH)

De PZH geeft aan dat het provinciaal ruimtelijk beoordelingskader is vastgelegd in het Omgevingsbeleid, bestaande uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland, de Programma(s) en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De toetsing heeft geleid tot onderstaande opmerkingen.

1. De PZH vraagt aandacht voor het duurzaam beschermen, benutten en beheren van de kwaliteit van het bodem- en grondwatersysteem in relatie tot het verantwoord aanbrengen, beheren en afbouwen van functies in de ondergrond (3D-Ordering). Zeker gezien het voornemen om grootschalig ondergronds én buitendijks te bouwen zijn de kwaliteiten van bodem en ondergrond ter plaatse van essentieel belang bij het bepalen van de (on)mogelijkheden voor realisatie het plan.

De provincie bevordert het duurzaam beschermen, benutten en beheren van de bodem en de ondergrond. Het gaat hier om het beschermen en beheren van de kwaliteit van het bodem-grondwatersysteem in relatie tot het verantwoord aanbrengen, beheren en afbouwen van functies in de ondergrond. Het gaat daarbij om het optimaal benutten en beheren van bodem en ondergrond en het beschermen en beheren van het bodem- en grondwatersysteem. Beide aspecten behoren vooral bij de uitvoering van het bouwplan en het latere beheer. In het kader van de ruimtelijke procedure is de bodemkwaliteit (vervuiling) van belang en zijn onderzoeken uitgevoerd, mede met het oog op de kwaliteit

van het grondwater. Bodemkwaliteit met betrekking tot de samenstelling van de bodem is aan de orde in het kader van de bouwactiviteiten.

2. De PZH geeft aan dat het plan onvoldoende in gaat op de risico's van klimaatverandering, zoals wateroverlast door overvloedige neerslag, overstroming, hitte en droogte.

Aan dit aspect is inmiddels meer aandacht besteed, aangezien de gemeente Rotterdam zelf ook een regeling heeft vastgesteld dat ook in buitendijks gebied voorzien moet worden in voldoende mogelijkheden om water langer vast te houden middels het vergroten van de bergingscapaciteit.

3. Gezien de plannen voor grootschalige kantoorlocaties onder meer tegenover de planlocatie op de Kop van Zuid, wordt de behoefte aan de geplande kantoren op deze planlocatie in twijfel getrokken. De PZH verzoekt om de vraag naar kantoren in dat licht en in relatie tot de regionale kantorenvise nader te onderbouwen en hierover in overleg te blijven met de provincie. Wel wordt de inzet op kleinere kantoren ($< 1.000 \text{ m}^2$) onderschreven, aangezien dit goed te combineren is met andere functies, waaronder wonen.

Wij onderschrijven de mening van de PZH dat kleinschalige kantoren ($< 1.000 \text{ m}^2$), goed te combineren zijn met een woonfunctie. Dergelijke kantoorruimten voorzien in een behoefte en zijn niet vergelijkbaar met grootschalige kantoorlocaties zoals de Kop van Zuid. In de planregels is een regeling opgenomen dat kantoren nooit groter dan 1.000 m^2 mogen zijn.

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

De VRR geeft aan dat er geen relevante veiligheidsaspecten zijn geconstateerd. Wel wordt een aantal adviezen gegeven.

1. Geadviseerd wordt om rondom de te realiseren gebouwen zorg te dragen voor toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen, zodat hulpdiensten bij een incident adequaat kunnen optreden.

Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het bouwplan, waarbij ook nadrukkelijk aandacht bestaat voor eventuele calamiteiten in de Maastunnel die van invloed kunnen zijn op het project.

2. Geadviseerd wordt de te realiseren gebouwen zodanig te construeren dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden. Als deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden is een object geschikt om enkele uren in te schuilen.

Ook dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het bouwplan en heeft op de ruimtelijke procedure geen invloed.

3. Voorts vraagt de VRR zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

Ook hiervoor geldt dat het een uitvoeringsaspect betreft dat in dat kader wordt meegenomen.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	71
Artikel 1 – Begrippen.....	71
Artikel 2 – Wijze van meten	75
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	77
Artikel 3 – Bedrijf - Nutsvoorziening	77
Artikel 4 – Cultuur en ontspanning	78
Artikel 5 – Groen	79
Artikel 6 – Verkeer	81
Artikel 7 – Wonen	82
Artikel 8 – Waarde - Archeologie 2	86
Artikel 9 – Waterstaat - Waterkering.....	88
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	91
Artikel 10 – Antidubbeltelregel	91
Artikel 11 – Algemene aanduidingsregels.....	91
Artikel 12 – Algemene afwijkingsregels	91
Artikel 13 – Regels omtrent verbrede reikwijdte.....	92
Artikel 14 – Voorwaardelijke verplichting over parkeren	92
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	93
Artikel 15 – Overgangsrecht.....	93
Artikel 16 – Slotregel.....	93
1. BIJLAGE BIJ DE REGELS: LIJST VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN	95
2. BIJLAGE BIJ DE REGELS: BELEIDSREGELS.....	99

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

Plan

het bestemmingsplan "Parkhaven" met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2186Parkhaven-va03 van de gemeente Rotterdam.

Bestemmingsplan

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

Verbeelding

de digitale plankaart.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

Aanduiding

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

Aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

Archeologisch deskundige

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

Bebouwing

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

Bedrijven

de bedrijven genoemd in de bij deze regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

Bouwaanduidingen

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

Bouwen

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

Bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

Bouwverordening

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

Bouwwerk

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

Bruto vloeroppervlak

het vloeroppervlak van een bouwwerk, inclusief de niet direct voor het hoofddoel bruikbare ruimten (bijvoorbeeld bij een productiebedrijf of winkel, de magazijn-, expeditie-, kantoorruimten). Gebouwde parkeervoorzieningen worden hiertoe niet gerekend.

Daktuin en/of dakterras

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

Detailhandel

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

Gebouw

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

Geluidsgevoelige objecten (in de zin van de Wet geluidhinder)

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

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

Gezamenlijk geluid

alle wettelijke en niet-wettelijke geluidbronnen, te weten wegverkeerslawaaai, industrielawaai, nestgeluid, geluid van varende schepen en geluid van horeca, installaties en terrassen tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Hoog-risico biologisch laboratorium

Een biologisch laboratorium met een biologische veiligheidsklasse 3 of hoger zoals bedoeld in het "Beleidskader hoog-risico biologische laboratoria Rotterdam-Rijnmond".

Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en drank, het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie.

Kantoren

het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen.

(Kleinschalige) voorzieningen voor openbaar nut

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

Leisure

recreatieve voorzieningen waar tegen betaling een vrijetijdsbesteding voor de consument geboden, eventueel ondersteund door kleinschalige detailhandel die uitsluitend is gericht op de toeristische sector.

Lichte horeca

horecabedrijven die, gelet op hun activiteiten en de aard van de omgeving, overwegend overdag en 's avonds zijn geopend. Dit hoofdzakelijk voor de verstrekking van etenswaren, maaltijden en dranken. Hierbij kan gedacht worden aan: restaurant, broodjeszaak, crêperie, croissanterie, cafetaria, koffiebar, theehuis, lunchroom, ijssalon en snackbar.

Maaiveld

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

Maatschappelijk

voorzieningen op het gebied van onderwijs, religie, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening en publieke dienstverlening.

Milieudeskundige

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

NAP

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

Ongebouwd (gevel)terras

een buiten de besloten ruimte liggend deel van een horecabedrijf, waar tegen vergoeding dranken worden geschonken en/of spijzen voor directe consumptie worden verstrekt.

Peil

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

Plint

het onderste gedeelte van een gebouw dat gezien vanaf maaiveldniveau, als bepalend kan worden aangemerkt voor de beleving in stedenbouwkundige, architectonische en functionele zin.

Straatmeubilair

voorzieningen ten behoeve van de weggebruiker, zoals verkeersborden, straatverlichting, zitbanken en plantenbakken.

Uitstekende delen aan gebouwen

erkers, luifels, balkons, galerijen en dergelijke.

Water

waterlopen (sloten, singels, vijvers e.d.) ten behoeve van de waterberging, alsmede de aan- en afvoer van oppervlaktewater.

Wet geluidhinder

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

Artikel 2 – Wijze van meten

2.1 Meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

- a. de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- b. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- c. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter;
- d. de afstand tussen gebouwen:
de kortste afstand tussen de buitenwerkse gevelvlakken van gebouwen.

2.2 Ondergeschikte bouwdelen

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

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 – Bedrijf - Nutsvoorziening

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Bedrijf - Nutsvoorziening" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen van openbaar nut;
- b. ter plaatse van de functieaanduiding "tunnel" is tevens een tunnel toegestaan;

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor "Bedrijf - Nutsvoorziening" bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in 3.1 genoemde functies.

3.2.2 Maximum goot- en bouwhoogte

- a. de bouwhoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan de hoogte zoals met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' op de verbeelding is aangegeven;
- b. de goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan de hoogte zoals met de aanduiding 'maximum goothoogte(m), maximum bouwhoogte (m)' op de verbeelding is aangegeven.

3.2.3 Specifieke bouwregels

Het uitvoeren van werken of bouwwerken op gronden met de functieaanduiding tunnel mag niet schadelijk zijn voor de belangen van het tunnelverkeer.

3.2.4 Voorwaarden

Burgemeester en wethouder kunnen aan een omgevingsvergunning voorwaarden verbinden die dienen tot bescherming van de belangen van het tunnelverkeer.

3.2.5 Advies

Alvorens te beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning voor een locatie binnen het gebied dat op de verbeelding is opgenomen met de functieaanduiding "tunnel", winnen burgemeester en wethouders in het belang van het tunnelverkeer advies in bij de tunnelbeheerder.

Artikel 4 – Cultuur en ontspanning

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor “Cultuur en ontspanning” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. cultuur en ontspanning, zoals musea en verenigingsgebouwen, galleries, recreatieve voorzieningen;
- b. ter plaatse van de functieaanduiding "horeca" is tevens zelfstandige horeca toegestaan;
- c. ter plaatse van de functieaanduiding "detailhandel" is detailhandel toegestaan, uitsluitend gericht op de toeristische sector.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor “Cultuur en ontspanning” bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in 4.1 genoemde functies.

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding ‘maximum bouwhoogte (m)’ mag de bouwhoogte niet meer dan de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- c. ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding hoogteaccent (sba-ha) is een hoogteaccent toegestaan van maximaal 185 meter (Euromastgebouw, Parkhaven 20).

Artikel 5 – Groen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, met bijbehorende voet- en fietspaden en watergangen;
- b. uitstekende delen aan gebouwen die zijn toegelaten krachtens een aangrenzende bouwbestemming;
- c. geluidwerende voorzieningen;
- d. een ondergrondse (gebouwde) parkeervoorziening, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
- e. een midgetgolfbaan, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'recreatie', met daaraan ondergeschikte horeca;
- f. ontsluitingswegen van en naar de weg met de aanduiding 'specifieke vorm verkeer - kade', uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verbindingsweg' met een wegbreedte van 3,5 meter;
- g. een verkeerstunnel, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tunnel';
- h. ten hoogste vier parkeerplaatsen voor touringcars, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1';
- i. een brug voor langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- j. kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut en verkeer en vervoer, waaronder gehandicaptenparkeerplaatsen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Functies en activiteiten zoals bedoeld in lid 5.1 moeten voldoen aan de volgende voorwaarden, ongeacht of zij vergunningsvrij, meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn:

- a. op de voor "Groen" bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in artikel 13;
- b. er is sprake van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte zoals bedoeld in de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit';
- c. er is sprake van duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid'.

5.2.2 Bouwen

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

- a. gebouwen en bouwwerken ten behoeve van de 5.1 d en f benoemde functies;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals hellingbanen, straatmeubilair, sport- en speeltoestellen, huisvuilcontainers, niet groter dan 10 m³ (al dan niet ondergronds), bovenleidingsmasten c.q. -portalen ten behoeve van trambanen, bruggen en duikers;
- c. uitstekende delen aan gebouwen, niet dieper dan 3 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld;
- d. kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, gasdrukregel- en meetstations, wachthuisjes en dergelijke, niet groter dan 80 m³.

5.2.3 Recreatie

In afwijking van het bepaalde in artikel 5.2.2 mogen ter plaatse van de aanduiding 'recreatie' worden gebouwd:

- a. een club- of recreatiegebouw met een maximum goothoogte van 3 meter en een maximum bouwhoogte van 5 meter;
- b. een inklapbare terrasoverkapping met een maximum bouwhoogte van 4 meter;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals midgetgolfbanen, inklapbare terrasoverkapping, tuinmeubilair, speeltoestellen, vlaggenmasten, natuurlijke erfafscheidingen en vijvers;
- d. het totale het bruto oppervlak van de onder a en b benoemde voorzieningen mag niet meer bedragen dan 200 m².

5.3 Aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1'

De(ondergrondse) parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' mag slechts in gebruik worden genomen, indien voldoende verkeersmaatregelen zijn getroffen om een blokkade van de in- en uitgang van de garage te voorkomen. Aan deze voorwaardelijke verplichting is voldaan indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verkeersmaatregelen' één of meer van de volgende maatregelen worden getroffen:

1. een kruismarkering "niet parkeren" op het kruisingsvlak tussen de in- en uitgang van de garage en de weg Parkhaven, en/of;
2. een verkeerslicht - gekoppeld aan de regeling op het Drooglever Fortuynplein dat het verkeer regelt - en is geplaatst op het kruispunt tussen de in- en uitgang van de garage en de daaraan gelegen weg (Parkhaven), en/of;
3. een gelijkwaardige (verkeerskundige) maatregel getroffen wordt, gericht op het voorkomen van blokkade van de ingang van de parkeergarage;
4. de maatregelen in stand worden gehouden.

Artikel 6 – Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. een brug voor langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- e. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- f. geluidswerende voorzieningen;
- g. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.
- h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – kade' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor toegangswegen en -paden en laad- en losruimtes ten behoeve van de bedrijvigheid binnen de aangrenzende bestemming 'Water' en voor voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Functies en activiteiten zoals bedoeld in lid 6.1 moeten voldoen aan de volgende voorwaarden, ongeacht of zij vergunningsvrij, meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn:

- a. op de voor "Verkeer" bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in artikel 13;
- b. er is sprake van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte zoals bedoeld in de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit';
- c. er is sprake van duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid'.

6.2.2 Bouwen

Op de in 6.1 bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke in de bestemming passen, zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers, niet groter dan 10 m³ (al dan niet ondergronds), bovenleidingsmasten c.q. -portalen ten behoeve van trambanen, bruggen, duikers;
- b. uitstekende delen aan gebouwen, niet dieper dan 3 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld;
- c. kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, zoals gemaalgebouwtjes, gasdrukregel- en meetstations, wachthuisjes en dergelijke, niet groter dan 80 m³.

Artikel 7 – Wonen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor “Wonen” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen;

met daaraan ondergeschikt

- b. lichte horeca, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding ‘horeca’;
- c. leisure, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding ‘recreatie’;
- d. kantoren;
- e. bedrijven t/m categorie 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij deze regels, met uitzondering van handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven;
- f. maatschappelijke voorzieningen, niet zijnde een geluidgevoelig object;

met de daarbij behorende:

- g. ondergrondse (gebouwde) parkeervoorzieningen;
- h. inpandige bergings-, stallings- en afvalcontainerruimte(n);
- i. dakterrassen/daktuinen;
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Functies en activiteiten zoals bedoeld in lid 7.1 moeten voldoen aan de volgende voorwaarden, ongeacht of zij vergunningsvrij, meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn:

- a. op de voor “Wonen” bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in artikel 13;
- b. er is sprake van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardige beeldkwaliteit, zoals bedoeld in de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit';
- c. er is sprake van duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel ‘Duurzaamheid’;

7.2.2 Hoofdgebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende regels:

- a. het totaal aantal woningen mag niet meer dan 650 bedragen;
- b. gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- c. de bouwhoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan de hoogte zoals met de aanduiding ‘maximum bouwhoogte (m)’ op de verbeelding is aangegeven;
- d. de hoogte van de begane grondlaag, mag niet minder dan 4,5 meter bedragen, gemeten vanaf de bovenzijde van de begane grondvloer tot de bovenzijde van de 1^e verdiepingsvloer;

7.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 3 meter mag bedragen.

7.2.4 *Daken*

- a. gebouwen op daken zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van dakopgangen ten behoeve van de betreding van het dak, en zijn niet hoger dan 3 meter en niet groter dan 15 m²;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde op daken zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van pergola's, installatiepijpen voor ontluchting en glazenwasinstallaties en zijn niet hoger dan 3 meter.

7.2.5 *Voorwaardelijke verplichting horecageluid*

Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' ten behoeve van de in lid 7.1 onder a genoemde woningen kan uitsluitend verleend worden indien is aangetoond dat, als gevolg van de activiteiten die vallen onder het Activiteitenbesluit bij de Euromast en New Ocean Paradise, de geluidsbelasting op de buitengevel van de woning(en):

- a. voldoet aan de geluidsgrenswaarden uit het eerste lid van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit;
- b. of een hogere geluidsgrenswaarde zoals vastgesteld bij maatwerkvoorschrift.

7.3 **Specifieke gebruiksregels**

7.3.1 *Aan-huis-gebonden beroep/bedrijf*

Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan-huis-gebonden beroep/bedrijf, mits:

- a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij het bruto vloeroppervlak van de woning voor ten hoogste 30% mag worden voor een aan huis gebonden beroep of bedrijf;
- b. de gevel en dakrand van de woning niet worden gebruikt ten behoeve van reclame-uitingen;
- c. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking hebben op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
- d. er geen detailhandel plaatsvindt, tenzij als ondergeschikt onderdeel van het aan huis gebonden beroep of bedrijf.

7.3.2 *Voorwaarden functies zoals benoemd in 7.1 onder b tot en met f*

Voor de in 7.1 onder b tot en met f genoemde functies gelden de navolgende voorwaarden:

- a. de benoemde functies zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond en 1^e verdieping, met uitzondering van kantoren en maatschappelijke voorzieningen die ook op de hoger gelegen verdiepingen zijn toegestaan;
- b. het totale bruto vloeroppervlak van de functies mag niet meer bedragen dan 8.625 m², en niet minder dan 7.250 m², met dien verstande dat:
 - 1. het bruto oppervlak aan horeca niet meer dan 3.800 m² mag bedragen, waarbij een ongebouwd (gevel)terras niet wordt meegerekend;
 - 2. het bruto oppervlak aan leisure niet meer dan 3.800 m² mag bedragen;
 - 3. het totale bruto oppervlak aan kantoren niet meer dan 5.600 m² mag bedragen, met een maximum oppervlak van 1.000 m² per vestiging;
 - 4. het totale bruto oppervlak aan bedrijven niet meer dan 2.400 m² mag bedragen;

5. het totale bruto oppervlak aan maatschappelijke voorzieningen niet minder dan 2.050 m² mag bedragen.

7.3.3 Voorwaarden hogere waarden

Ten aanzien van het bepaalde in 7.1 geldt dat woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, dat als bijlage bij deze regels is gevoegd, uitsluitend zijn toegestaan als wordt voldaan aan de in dit besluit opgenomen voorwaarden.

7.3.4 Voorwaarden binnenwaarde

Het gebruiken en het doen (laten) gebruiken van de in 7.1 onder a genoemde woningen is alleen toegestaan, indien in de woning de binnenwaarde van het gezamenlijk geluid, bij gesloten ramen, deuren en andere te openen delen, maximaal 33 dB bedraagt.

7.3.5 Voorwaarden hoog risico biologische laboratoria

Nieuwe hoog-risico biologische laboratoria zijn op de in 7.1 genoemde functies niet toegestaan.

7.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen – gehoord de milieudeskundige – bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.3.4 terzake van de in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder opgenomen compenserende maatregelen, indien de maatregelen een beter of vergelijkbaar positief effect op de woonkwaliteit en/of het akoestisch klimaat hebben.

7.5 Voorwaardelijke verplichtingen

7.5.1 Groene inrichting gebouwen

- a. Een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouwen’ ten behoeve van de in artikel 7.1 genoemde functies wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag omgevingsvergunning een groenplan is gevoegd, waaruit blijkt dat wordt voorzien in de maatregelen genoemd in het Inrichtingsplan op Hoofdpijnen, opgenomen in bijlage 4 van deze regels;
- b. Het gebruik van de woningen is slechts toegestaan, indien de maatregelen zoals genoemd onder a zijn gerealiseerd uiterlijk binnen één jaar na de gereedmelding van het betreffende gebouw;
- c. De in artikel 7.5.1 onder a genoemde maatregelen dienen in stand te worden gehouden.

7.5.2 Inrichtingsplan

- a. Het gebruik van gronden en gebouwen binnen de bestemming “Wonen” is slechts toegestaan indien voor het plangebied een concreet inrichtingsplan wordt opgesteld als uitwerking op het Inrichtingsplan op hoofdpijnen, opgenomen in bijlage 4 van deze regels, waarbij geldt dat:
 1. De gronden met de aanduiding ‘specifieke vorm van groen - 1’ worden ingericht in overeenstemming met (het daarvoor geldende deel van) het concrete inrichtingsplan, telkens uiterlijk één jaar nadat een ten noorden daarvan gelegen woongebouw is gereed gemeld;
 2. De gronden binnen de ‘specifieke vorm van groen - 2’ worden ingericht in overeenstemming met (het daarvoor geldende deel van) het concrete inrichtingsplan:
 - uiterlijk één jaar na de gereedmelding van het eerste woongebouw binnen de bestemming “Wonen” wordt gestart met de uitvoering;
 - de inrichting gereed is uiterlijk zes jaar na de gereedmelding van het eerste woongebouw vinnen de bestemming “Wonen”, en;

3. de inrichting in stand wordt gehouden.
- b. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7.5.2 onder 'a' van deze planregels, is het gebruik van de gronden binnen de bestemming "Wonen" bovendien slechts toegestaan, indien binnen zes jaar na gereedmelding van het eerste (woon)gebouw binnen de bestemming "Wonen":
 1. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied gehandicaptenparkeerplaatsen' ten minste 3 gehandicaptenparkeerplaatsen zijn gerealiseerd;
 2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' 4 parkeerplaatsen voor touringcars zijn gerealiseerd;
 3. Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verbindingsweg' een ontsluitingsweg met de gronden binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kade' wordt gerealiseerd, welke ontsluitingsweg een breedte van 3,5 meter heeft.
4. de inrichting in stand wordt gehouden.

7.5.3 Aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1'

De (ondergrondse) parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 1' mag slechts in gebruik worden genomen, indien voldoende verkeersmaatregelen zijn getroffen om blokkade van de in- en uitgang van de garage te voorkomen. Aan deze voorwaardelijke verplichting is in ieder geval voldaan indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verkeersmaatregelen':

1. een kruismarkering "niet parkeren" op het kruisingsvlak tussen de in- en uitgang van de garage en de weg Parkhaven wordt aangebracht, en/of;
2. het kruispunt tussen de in- en uitgang van de garage en de weg Parkhaven door middel van een verkeerslicht - gekoppeld aan de regeling op het Drooglever Fortuynplein - wordt geregeld, en/of;
3. een gelijkwaardige (verkeerskundige) maatregel getroffen wordt, gericht op het voorkomen van blokkade van de ingang van de parkeergarage;
4. de maatregelen in stand worden gehouden.

Artikel 8 – Waarde - Archeologie 2

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

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

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) die een groter oppervlak hebben en tevens dieper reiken dan de oppervlakte- en dieptematen die genoemd zijn in 8.3.1.

8.2.2 Te verbinden regels aan omgevingsvergunning

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

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

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

8.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 8.3.2 onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die meer dan 200 vierkante meter beslaan en die tevens dieper reiken dan NAP.

8.3.2 Betreffende werken c.q. werkzaamheden

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

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodem verlagen, afgraven;

- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

8.3.3 Uitzonderingen

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

8.3.4 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning

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

8.3.5 Te verbinden regels aan omgevingsvergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

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

Artikel 9 – Waterstaat - Waterkering

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een waterkering.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Verbod

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en), niet worden gebouwd.

9.2.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 9.2.1 is niet van toepassing voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

9.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de bestemming Waterstaat - Waterkering mogen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, keerwanden, beschoeiingen en dergelijke.

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 9.2.1 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits het belang van de waterkering daardoor niet wordt geschaad.

9.3.2 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in van de dijkbeheerder, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van genoemd belang, tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden.

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

9.4.1 Verbod

Het is verboden om op of in de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning) de volgende werken of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;

- c. het aanbrengen van diep wortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

9.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 9.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

9.4.3 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 9.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering/het waterstaatsbelang;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de waterkering.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 10 – Antidubbelregel

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

Artikel 11 – Algemene aanduidingsregels

11.1 Geluidzone - industrie

Ter plaatse van de aanduiding "geluidzone - industrie" zijn geen geluidsgevoelige objecten toegestaan, tenzij:

- a. de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van geluidsgevoelige objecten niet meer bedraagt dan de in de Wet geluidhinder aangegeven voorkeurswaarde of;
- b. op grond van de Wet geluidhinder voor die hoogst toelaatbare geluidsbelasting hogere waarden kunnen worden vastgesteld of;
- c. anderszins aan de Wet geluidhinder kan worden voldaan.

Artikel 12 – Algemene afwijkingsregels

12.1 Afwijken van toegestane bouwhoogte ten behoeve van technische voorzieningen

Burgemeester en wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning voor het bouwen afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, ten behoeve van technische voorzieningen op het dak, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, schoorstenen, antennemasten, luchtverversingsapparatuur, glazenwas-installatie e.d., mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

12.2 Afwijken van de maximaal toegestane bouwhoogte

Burgemeester en wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 3 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag.

12.3 Voorwaarden afwijken

Afwijkingen als bedoeld in 12.1 en 12.2 zijn enkel toegestaan met inachtneming van het bepaalde in artikel 13.

Artikel 13 – Regels omtrent verbrede reikwijdte

Bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in artikelen 5, 6 en 7 van dit plan, en artikel 2.1 eerste lid onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, is de uitleg van de bepalingen zoals bedoeld in dat artikel afhankelijk van de bij deze regels behorende bijlagen 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting' en/of 'Duurzaamheid en mobiliteit'.

Artikel 14 – Voorwaardelijke verplichting over parkeren

14.1 Voorwaarden verlenen omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of een omgevingsvergunning voor het gebruik van gronden of bouwwerken kan uitsluitend worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Indien dit beleid wordt gewijzigd of herzien, wordt een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan het op dat moment geldende beleid.

14.2 Autoparkeren voor gebruikers van de voorheen bestaande parkeerplaatsen aan de Parkhaven

- a. In aanvulling op het aantal te realiseren parkeerplaatsen dat volgt uit het parkeerbeleid als bedoeld in het eerste lid, geldt dat de omgevingsvergunning(en) voor de gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de Euromast, al dan niet gefaseerd, uitsluitend verleend kunnen worden indien ter plaatse van de gronden met de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' voorzien wordt in minimaal 200 parkeerplaatsen voor autoparkeren voor gebruikers van de voorheen bestaande parkeerplaatsen aan de Parkhaven;
- b. Indien in de omgevingsvergunning voor de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' uitgegaan wordt van minder dan 200 parkeerplaatsen als hiervoor bedoeld onder lid 2, sub a, dan dient door indiener aangetoond te worden dat de resterende parkeerplaatsen elders binnen de gronden met de aanduiding 'parkeergarage' worden gerealiseerd.

14.3 Indien toepassing is gegeven aan artikel 14, lid 2, sub dient bij een volgende aanvraag voor een omgevingsvergunning in acht te worden genomen dat 200 parkeerplaatsen of zoveel minder dan al voorzien is op de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1', voorzien wordt binnen de gronden met de aanduiding 'parkeergarage'.

14.4 Maximum aantal parkeerplaatsen

Er mogen niet meer dan 515 parkeerplaatsen voor autoparkeren in het plangebied gerealiseerd worden.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 15 – Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

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

15.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen éénmalig afwijken van het bepaalde in 15.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

15.1.3 Het bepaalde in 15.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

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

15.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 15.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

15.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in 15.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

15.2.4 Het bepaalde in 15.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 – Slotregel

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

III. BIJLAGEN BIJ DE REGELS

1. BIJLAGE BIJ DE REGELS: LIJST VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Lijst van gebruikte afkortingen in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten

-	niet van toepassing of niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
Cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
kl.	klasse
n.e.g.	niet eerder genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	
		nummer		CATEGORIE
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	2
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:	
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	2
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	2
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	2
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	2
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	2
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	2
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	1
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	2
2223	1814	A	Grafische afwerking	1
2223	1814	B	Binderijen	2
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	2
2225	1814		Overige grafische activiteiten	2
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	1
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	2
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
262, 263	232, 234	0	Aardewerf fabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	2
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	2
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDHEDEN	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	2
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	2
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m²	1
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	2
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	2
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	2
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	

40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	2
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	1
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	2
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	2
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	2
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m ²	2
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	1
5122	4622		Grth in bloemen en planten	2
5134	4634		Grth in dranken	2
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	2
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	2
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	2
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	2
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	2
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:	
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m ²	2
5153.4	46735	4	zand en grind:	
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m ²	2
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m ²	2
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	2
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	2
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	2
55	55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING	
5551	5629		Kantines	1
5552	562		Cateringbedrijven	2
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	2
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	2
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT	
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
63	52	-	DIENTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
633	791		Reisorganisaties	1
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	2
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	1
642	61	B0	zendinstallaties:	
642	61	B2	- FM en TV	1
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	1
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED	
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	1
72	58, 63	B	Datacentra	2
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
731	721		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2

74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	1
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	2
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	1
75	84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN	
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	1
85	86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG	
8514, 8515	8691, 8692		Consultatiebureaus	1
853	8891	2	Kinderopvang	2
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	rioolgemalen	2
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:	
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	2
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.2	96012		Chemische wasserijen en ververijen	2
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	2
9301.3	96013	B	Wasserettes, wassalons	1
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9303	9603	0	Begrafenisondernemingen:	
9303	9603	1	- uitvaartcentra	1
9304	9313, 9604		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	2
9305	9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	1

2. BIJLAGE BIJ DE REGELS: BELEIDSREGELS

Zoals in §1.4 van de toelichting op het bestemmingsplan “Parkhaven” is aangegeven, is het project Parkhaven bij het Rijk aangemeld in het kader van de ‘verbrede reikwijdte’. Een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte biedt de mogelijkheid om diverse duurzaamheids-ambities ook publiekrechtelijk vast te leggen en daarmee integraal deel te laten uitmaken van de plantoetsing. Zonder deze regeling zijn de mogelijkheden daartoe binnen de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Bouwbesluit beperkt.

Op grond van artikel 7c sub 6 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt in het bestemmingsplan “Parkhaven” gebruik gemaakt van open normen die uitgelegd worden in beleidsregels. Deze beleidsregels maken deel uit van de planregels en zijn daarmee juridisch bindend.

Onderwerpen beleidsregels

In dit bestemmingsplan zijn open normen opgenomen die betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting (waaronder cultuurhistorische aspecten).

Duurzaamheid en mobiliteit.

Toetsing beleidsregels

Als open normen in de planregels uitgelegd worden door een beleidsregel, is er sprake van een dynamische verwijzing. Beleidsregels zijn regels die niet zijn opgenomen in het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte en die gedurende de planperiode gewijzigd kunnen worden. Er wordt getoetst aan de beleidsregels die gelden ten tijde van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouwen’.

De beleidsregels maken duidelijk wat verstaan wordt onder de open normen in het bestemmingsplan. Bij het voorbereiden van een aanvraag om een omgevingsvergunning kunnen initiatiefnemers, op basis van de beleidsregels, bepalen of en hoe hun voornemen voldoet aan de open normen. Indien een omgevingsvergunning wordt aangevraagd beoordeelt het bevoegd gezag of er daadwerkelijk wordt voldaan aan de open norm in het bestemmingsplan “Parkhaven”.

Leeswijzer

Deze bijlage bevat beleidsregels over de hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting (waaronder cultuurhistorische aspecten) en duurzaamheid en mobiliteit. In de eerste paragraaf van beide beleidsregels wordt een algemene toelichting gegeven. Deze toelichting beschrijft de overwegingen en de noodzaak van het opstellen van de beleidsregel. De tweede paragraaf (met de titel ‘inhoud van deze beleidsregel’) bevat de regels waarmee uitleg wordt gegeven aan de open normen in het bestemmingsplan “Parkhaven”. Deze paragraaf bestaat steeds uit sub paragrafen die beschrijven wanneer er voldaan is aan de open norm. Waar nodig is in deze sub paragrafen ook in meer detail beschreven waarom regels gesteld zijn. De derde paragraaf beschrijft tot slot hoe de beleidsregel vastgesteld wordt en hoe de beleidsregel gewijzigd kan worden.

Beleidsregels Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting

Inleiding

Deze beleidsregel bevat het kader voor een hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting (waaronder cultuurhistorische aspecten) van het plangebied. Nieuwe bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de eisen die in deze beleidsregel gesteld worden. De beleidsregel heeft daarom een algemene werking voor de bouwwerken in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Wonen' als opgenomen in het bestemmingsplan "Parkhaven". Om te kunnen bepalen of een initiatief of bouwplan leidt tot de beoogde hoogwaardige beeldkwaliteit van bebouwing, worden bij de aanvraag van een bouwplan de randvoorwaarden uit deze beleidsregel als toetsingskader gehanteerd. Daarnaast is sprake van een welstandsparagraaf die zich specifiek richt op plangebied van dit bestemmingsplan. Daarin zijn de criteria voor de beeldkwaliteit nader uitgewerkt.

Inhoud van de beleidsregel

In de regels van het bestemmingsplan "Parkhaven" is in de artikelen 5, 6, en 7 bepaald dat er sprake moet zijn van een 'hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting'. Deze beleidsregel bepaalt wat onder een hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting wordt verstaan. Van een dergelijke inrichting is sprake als voldaan wordt aan het bepaalde in deze beleidsregel, uitsluitend voor zover de inhoud van deze beleidsregel betrekking heeft op de aanvraag van een omgevingsvergunning. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de (gedeeltelijke) ontwikkeling van het plangebied moet aangetoond worden hoe aan de voorwaarden wordt voldaan.

Van een hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting is sprake als voldaan wordt aan de volgende uitgangspunten die hieronder nader zijn uitgeschreven:

- Het ensemble met Euromast, Maastunneltracé en Ventilatiegebouw;
- Groene dooradering door Parkhaven Greens;
- Maat van de gebouwen;
- Gevelopbouw;
- Hoogtes van de gebouwen;
- Baseline en setbacks;
- Terugspringende geveldelen;
- Stedenbouwkundig inpassing parkeren;
- Bezoning.

Het ensemble met Euromast, Maastunneltracé en Ventilatiegebouw

Het stedenbouwkundig concept borgt een aantal ruimtelijke uitgangspunten en kwaliteiten:

- Eigen karakter en identiteit. Het langwerpig gebouwd ensemble vormt een herkenbare rand aan de monding van de Schie en flankiert Het Park met gebouwen en groenstroken.
- De middelhoge bouwvolumes en de groene ruimte van circa 105 meter rondom de voet geven ruimte aan de Euromast als hét icoon van de stad.
- Het ensemble is alzijdig en ruim ingebed in de stad en in het groen. Ten westen van Het Park is in het gebied tot aan de rivier sprake van een strokenstructuur: naast de Baden Powelllaan bevindt zich het Maastunneltracé, daarnaast ligt het ensemble ParkHaven, met vervolgens de kade en tenslotte de rivier. De maat van de ensemble-strook wordt bepaald door de maatvoering van de openbare ruimte. De ruimte van de kaderand tot aan de bebouwing is 35 meter. De afstand vanaf het ensemble tot aan de rand van het Maastunneltracé is minimaal 20 meter. Ter hoogte van de Euromast bevindt zich een grote open ruimte van 105 meter.

- Aan de rivier is de maat van het kadeprofiel 35 meter. De kade wordt een groene openbare ruimte voor de stad en vormt een onderdeel van de doorlopende openbare kades die het rivierenlandschap in Rotterdam karakteriseren. De inrichting heeft een eigen identiteit en sluit in kwalitatieve zin aan op de uitstraling van de Westerkade en het Coolhavenpark in ontwikkeling.
- Ten noorden en ten zuiden van de open ruimte bij de Euromast ontstaan twee bouwplots. Ten noorden van de Euromast worden hierop drie losse stadsblokken gerealiseerd en ten zuiden ervan worden vijf losse stadsblokken gerealiseerd. De bebouwingsstructuur is helder, daarbinnen wordt het losse karakter verkregen door variatie in de ruimte (maat en inrichting) tussen de gebouwen, het inspringen van de gevel ten opzichte van de rooilijn en variatie in gevelbeleving. Enkele gebouwen aan het Droogleeveer Fortuynplein (kopgebouw en twee van de losse gebouwen) gaan als hoogte-accenten de relatie aan met gebouwen in de omgeving zoals de Vopak-toren, de Parkflat, Little C en de faculteitstoren van het Erasmus MC.
- ParkHaven draagt sterk bij aan de sociale veiligheid in het gebied en van de doorgaande (fiets-)routes die er doorheen voeren, onder meer naar de Maastunnel. De nieuwbouw is georiënteerd op de kade én op Het Park en biedt 'ogen op de straat'. De transparante en alzijdige opzet van het ensemble versterkt dit effect.
- De ontwikkeling draagt bij aan het publiek-recreatieve karakter van het gebied. Naast de gebouwen vormen, aan alle zijden, brede stoepen, pleintjes en groenstroken een aantrekkelijk gebied voor passanten en bezoekers. De inrichting van de kade voorziet in een wandelstrook direct aan de waterkant. Hierdoor is de beleving van het water sterk. De extra verbindingen naar Het Park brengen de beleving van park en rivier dicht bij elkaar.
- In het ensemble is rekening gehouden met inpassing van de monumenten: Voor de brug over het Maastunneltracé is 25 meter aangehouden, waarmee kade en park visueel en ruimtelijk worden verbonden. De minimale afstand tussen bebouwing en het Maastunneltracé bedraagt overal 20 meter. De bebouwing in het zuidelijke deel staat op een grote afstand (56 meter) van het monumentale Ventilatiegebouw. Hierdoor is de kade op een royale manier en in een groene setting verbonden met Het Park. De tussenmaat borgt dat het Ventilatiegebouw altijd als apart object in zijn omgeving wordt gezien.

Groene dooradering door Parkhaven greens

Het ensemble bestaat uit losse gebouwen waartussen open ruimten, de 'Greens', zorgen voor luchtigheid en transparantie tussen Het Park en de kade:

- De 'Greens' zorgen voor zicht- en looplijnen in oost-west richting tussen de gebouwen. Er bevinden zich twee 'Greens' ten noorden van de Euromast en vier 'Greens' ten zuiden van de Euromast. De entrees van de woongebouwen zijn gesitueerd aan de 'Greens' en zijn sociaal veilig: hoogwaardig vormgegeven, zichtbaar en goed verlicht.
- De breedte van de 'Greens' varieert tussen de 11 en 17 meter.
- De smalste delen van de 'Greens' zijn nooit langer dan 25 meter voor ze zich openen naar de kade en of Het Park.

Maat van de gebouwen

De gebouwen vormen een vanzelfsprekend ensemble, waarbinnen sprake is van variatie. De korrelgrootte van de individuele gebouwen varieert in diepte van circa 20 tot 40 meter en in de breedte van circa 20 tot 45 meter. Deze bouwmaat sluit aan bij de maat en schaal van het gebied. Dit levert een rijkdom van verschillende ruimten en maten op in de openbare ruimte en in de gebouwen. Daarnaast draagt het bij aan het beoogde losse beeld van bebouwing aan de kade en vanuit Het Park:

- Het ensemble van gebouwen voegt zich op een vanzelfsprekende manier in de omgeving omdat het op een logische manier inspeelt op lijnen uit de omgeving en het

landschapsonwerp. De rooilijn aan de kadezijde is lang en recht en versterkt het kadeprofiel. Aan de parkzijde verspringt de rooilijn, richting het park levert dit een informeel en zachte aansluiting op. De aansluiting op het Maastunneltracé is hierin op een ontspannen wijze opgenomen.

- Elk gebouw is door de specifieke ligging in het bouwplot en door inspringingen in de gevellijn uniek. De combinatie van acht unieke gebouwen in één ensemble is onderdeel van de karakteristiek van Parkhaven.
- De gebouwen zijn alzijdig. Elke gevel is representatief en er is geen sprake van achterkanten. De bebouwingsvorm leidt niet tot onoverzichtelijke hoeken en is sociaal veilig.

Gevelopbouw

Het ensemble is opgebouwd uit losse gebouwen, op zodanige afstand van elkaar dat de openbare groene ruimte tussen de gebouwen doorloopt. De gebouwen hebben daarom geen zij- of achterkanten, elke gevel toont zich. De gevelopbouw van de gebouwen bestaat uit een tweelaagse plint, een stedelijke middenlaag en een terug liggende beëindiging:

- De gebouwen zijn alzijdig, elke kant is een voorkant en er is geen sprake van achterkanten.
- De gevels van de gebouwen zijn opgebouwd uit drie delen: een plint, een middendeel en een terugliggende beëindiging. Deze drie elementen relateren aan de drie verschillende schalen van beleving van het ensemble.
- De plint bestaat uit de onderste twee lagen van de gebouwen, met een begane grond laag van 4,5 meter hoog. De vormgeving van de plint appelleert aan de menselijke schaal van voorbijgangers. De gevels op de begane grond worden opgebouwd uit leesbare kleinschalige bouwdelen voor een open en uitnodigende uitstraling.
- Het middendeel van de gebouwen maakt de bouwvolumes goed leesbaar ten opzichte van elkaar. De uitwerking is robuust en tactiel, in een lichte kleur.
- De toppen van de gebouwen geven het ensemble uitstraling en identiteit als ensemble in de stad, ten opzichte van de omringende gebouwclusters. De toppen zorgen voor dansende hoogtelijnen in het ensemble, door middel van hoogteverschillen tussen de gebouwen en zelfs per gebouw. De toppen wijken, op speelse en informele wijze, significant terug ten opzichte van de middenbouw, en geven zo ruimte voor terrassen en groen met een royale gebruiksmaat.

Hoogtes van de gebouwen

Het doel van een samenhangend ensemble met een divers en informeel karakter, bepaalt de uitgangspunten met betrekking tot de bouwhoogten.

- De gebouwhoogten variëren tussen minimaal 25 en maximaal 35 meter. Op deze regel zijn twee uitzonderingen:
- Aan het Drooglever Fortuynplein komt een toren van maximaal 70 meter hoog
- Er zijn twee accenten van maximaal 45 meter hoog ten zuiden van de Euromast
- Het middendeel van de gebouwen eindigt onder de hoogte van de 'scheepsbrug'. Deze beëindiging is in feite de goothoogte van de gebouwen. De goothoogte-lijn varieert, waardoor deze informeel en als 'dansend' ritme wordt ervaren. De maximale bouwhoogte is altijd inclusief de benodigde dak-opbouwen, zoals installaties en liften. Een uitzondering hierop vormen de trappenhuisen die toegang bieden tot de daktuinen.
- Vanaf de goothoogte beginnen de toppen van de gebouwen. De toppen wijken ten opzichte van de middenbouw terug, doormiddel van setbacks. De setbacks zijn fors, en kunnen worden gebruikt als royale groene terrassen. De setbacks verschillen per verdieping en per gebouw. De toppen sluiten qua beeld aan bij de onderliggende gebouwen.

- Het gebouwdeel direct ten zuiden van de Euromast blijft lager dan de 'Scheepsbrug'. Dit borgt het uitzicht op rivier en havens.
- Het uitgiftepeil (aanleghoogte openbaar gebied dat aansluit op de gebouwen) is minimaal + 3,60 NAP.

Baseline en setbacks

- De bebouwing heeft een basishoogte van minimaal 25 meter tot maximaal 35 meter, dit zijn de basisvolumes.
- Bovenop de basisvolumes van 25-35 meter staan opbouwen die terug liggen ten opzichte van de gevelrooilijn.
- De opbouwen zorgen voor een significante verjonging van de gebouwen op de bovenste 1 tot 3 lagen.
- De verjongingen in combinatie met de terugspringende geveldelen dragen mede bij aan de uitstraling van dansende hoogtelijnen. Dat betekent dat verjongingen bij minimaal 3 van de gebouwen onder de baseline beginnen.
- De verjongingen worden asymmetrisch ontworpen; dat wil zeggen dat de terugspringingen rondom verschillend van maat zijn.
- In het ontwerp van de gebouwen zal een goede balans moeten worden gerealiseerd tussen de schaal van het gebouw als geheel enerzijds en een fijnzinnig vormgegeven sculpturale top anderzijds.

Terugspringende geveldelen

ParkHaven heeft twee verschillende kanten: de kade en het Park. De rooilijn aan de zijde van kade is continu, aan de parkzijde verspringt de rooilijn zodat een informeler beeld ontstaat passend bij de parksfeer. Voor de twee zijden zijn uitgangspunten gedefinieerd, ten aanzien van de rooilijn en terugspringende geveldelen.

Uitgangspunten zijde kade:

- De rooilijn aan de kade is continu. Om een 'wand-effect' te voorkomen krijgen gebouwen terugspringende geveldelen.
- Een gebouw heeft een doorlopende gevellengte van maximaal 25 meter op de rooilijn.
- Terugspringende geveldelen zijn significant, dat wil zeggen dat een geveldeel terugspringt over een breedte van ten minste 5 meter en met een diepte van ten minste 5 meter.

Uitgangspunten Parkzijde:

- De rooilijn aan de parkzijde verspringt. Hierdoor is het beeld aan de Parkkant informeel. De rooilijn van de gebouwen ligt, daar waar de tunnelbak nog open is, ten minste 20 meter uit de wanden van het verdiepte Maastunneltracé.
- Aan de parkzijde is sprake van variatie in breedte en diepte van de terugspringende geveldelen.

Stedenbouwkundige inpassing parkeren

Parkeren voor bewoners en bezoekers gebeurt ondergronds, dit geldt voor auto's en fietsen. Onder elk deel van de bebouwing wordt een parkeergarage in één laag gerealiseerd. Voor de stedenbouwkundige inpassing van de garage gelden de volgende uitgangspunten:

- De bovenkant van de garage ligt in zijn geheel onder het maaiveld en heeft een gronddekking van minimaal 1 meter.
- De positionering van de ondergrondse parkeerbak steekt ca. 4,0m uit richting de kade. Aan de kadezijde is de gronddekking minimaal 2,0 meter ten behoeve van inpassing van kabel- en

leidingtracés, conform het handboek leidingen. In de vervolgfase zal onderzocht worden of een dekking van 1,50 meter mogelijk is indien acceptabel voor de beheerder.

- Entrees, hellingbanen en opgangen van de garage worden inpandig opgelost, inclusief opstelruimte, automaten, slagbomen/speedgates et cetera.
- De opgangen vanuit de twee parkeergarages komen uit in openbaar gebied, conform het anti-ondermijningsbeleid.
- Routes en entrees zijn sociaal veilig: hoogwaardig vormgegeven, zichtbaar en goed verlicht.

Bezonnig

De nieuwbouw van de Parkhaven werpt in de namiddag schaduw in de richting van Het Park. In de zomer blijft de schaduw beperkt tot de Parkhavenstrook zelf. Ook halverwege het jaar (21 maart en 21 september) geeft de bebouwing nauwelijks schaduw in Het Park. Uitsluitend de toren aan de noordzijde op de kop geeft schaduw vanaf 15.00 uur in de middag. In de winter geeft de bebouwing wel schaduw in Het Park. Dit is grotendeels op plekken waar nu bomen en / of vegetatie staan. De grote open plekken in Het Park worden niet geraakt.

Wijziging van de beleidsregel

De gemeente Rotterdam mag deze beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting' aanpassen gedurende de planperiode van het bestemmingsplan "Parkhaven", zonder hiervoor het bestemmingsplan zelf te herzien of te wijzigen. Het vaststellen van deze beleidsregel is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het wijzigen van de beleidsregel is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit

Inleiding

Deze beleidsregel bevat het kader voor duurzaamheid en mobiliteit in het plangebied. Nieuwe bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de eisen die in deze beleidsregel gesteld worden. De beleidsregel heeft daarom een algemene werking voor de bouwwerken in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Wonen' als opgenomen in het bestemmingsplan "Parkhaven". Om te kunnen bepalen of een initiatief of bouwplan leidt tot de beoogde duurzaamheid en mobiliteit, worden bij de aanvraag van een bouwplan de randvoorwaarden uit deze beleidsregel als toetsingskader gehanteerd.

Inhoud van de beleidsregels

In de regels van het bestemmingsplan "Parkhaven" is in de artikelen 5, 6, en 7 bepaald dat er sprake moet zijn van een 'duurzame ontwikkeling'. Deze beleidsregel bepaalt wat onder een duurzame ontwikkeling wordt verstaan. Van een dergelijke ontwikkeling is sprake als voldaan wordt aan het bepaalde in deze beleidsregel, uitsluitend voor zover de inhoud van deze beleidsregel betrekking heeft op de aanvraag van een omgevingsvergunning. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de (gedeeltelijke) ontwikkeling van het plangebied moet aangetoond worden hoe aan de voorwaarden wordt voldaan.

Van een duurzame ontwikkeling is sprake als voldaan wordt aan:

- ParkHaven zet in op minimaal energieverbruik
- ParkHaven duurzaam verbonden met de stad
- Circulair
- Klimaat adaptief en natuur inclusief
- Gezondheid en comfort

Deze uitgangspunten worden hieronder beschreven.

ParkHaven zet in op minimaal energieverbruik - energietransitie

ParkHaven is klaar voor de transitie naar duurzame energie. Daarbij worden de principes van de trias energetica gebruikt. De gebouwen worden zo ontworpen dat de energievraag tot een minimum wordt beperkt. Vervolgens maken de gebouwen zo veel als mogelijk gebruik van duurzame energie, die deels ook zelf zal worden opgewekt. De hiervoor benodigde ruimte wordt in het ontwerp meegenomen.

- Er zullen aanvullende maatregelen in het ontwerp worden genomen voor het beperken van de warmtelast met name in de zomer. Hierbij valt te denken aan zomernachtventilatie, toepassing van innovatieve zonwerende beglazing, toepassing buitenzonwering of een combinatie daarvan. Voor de woningen geldt een TO-juli-eis waarbij gestreefd wordt naar een waarde die tenminste 20 procent lager is dan de wettelijke grenswaarde.
- Aansluiten op het stadswarmtenet (Eneco) is het uitgangspunt volgens de afspraken van het concessiegebied. Aangevuld door eigen energieopwekking in de gebouwen. Voor het bepalen van het energieconcept zal onderstaande worden beschouwd:
 - o Scan voor de energiesamenwerking met nabije partijen zoals de Machinist, het Rotterdamse icoon De Euromast en Erasmus MC (uitwisseling van energie, gezamenlijke WKO, gezamenlijk gebruik van oppervlaktewater voor koeling en verwarming).

- Scan voor de optimale energiemix (combinatie van warmtenetten, eigen energieopwekking in de gebouwen, warmtepompen, koeling met oppervlaktewater en gebruik hybridesystemen).

ParkHaven duurzaam verbonden met de stad – Duurzame mobiliteit

ParkHaven is een goed bereikbaar en aantrekkelijk verblijfsgebied in de stad, voor zowel bezoeker als gebruiker. De innovatieve mobiliteitsconcepten dragen bij aan het vergroten van de verblijfskwaliteit van kade en parkrand.

ParkHaven is goed en veilig bereikbaar met openbaar vervoer, de fiets, de auto en de touringcar. Zowel met bus, tram als metro is ParkHaven goed bereikbaar. De strategische ligging aan het regionaal fietsnetwerk en de ligging naast het de fiets- en voetgangersgebouw van de Maastunnel verbindt de locatie met alle stadsdelen.

Toekomstige bewoners en gebruikers maken gebruik van het innovatieve mobiliteitsconcept MaaS (Mobility as a Service).

- Voor de elektrische (bak)fietsen, elektrische scooters en elektrische auto's worden in de parkeergarage voorzieningen meegenomen voor oplaadpunten.
- Alle parkeervoorzieningen worden (constructief) voorbereid op laadinfrastructuur. 20% van alle parkeerplaatsen kan gelijktijdig (elektrisch) laden.
- Fietsgebruik wordt gestimuleerd door middel van hoogwaardig fietsparkeren in de ondergrondse parkeergarage.
- Extra aandacht zal worden besteed aan het groeiend gebruik van e-bikes inclusief oplaadmogelijkheden. De garage biedt de mogelijkheid om in de loop van de tijd van kleur te verschieten en bijvoorbeeld meer (elektrische) fietsen en deelauto's plaats te bieden en minder reguliere autoparkeerplaatsen.
- In de parkeergarage zijn parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's.
- Een nieuwe verbinding naar Het Park en een groene levendige kade levert ParkHaven een significante bijdrage aan de ambitie van de stad om de stedelijke voetgangersroutes Noord-Zuid en Oost-West te verbeteren. Een rondje door Het Park met de hond of joggend krijgt er een interessante lus langs de kade bij.

Met al deze mobiliteitsmogelijkheden en het verplaatsen van alle parkeerplaatsen van de kade naar de ondergrondse parkeergarage ontstaat kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Een versteend gebied met weinig gebruikswaarde transformeert naar een groene en levendige verblijfskade. Toekomstbestendig en goed toegankelijk voor alle bezoekers van de Euromast, van de verschillende boten, van kade en Het Park en uiteraard ook voor bewoners.

Circulair

In ParkHaven worden principes van een circulaire economie gehanteerd om uitputting van de eindige (grond)stoffenvoorraden en vervuiling van onze leefomgeving te voorkomen.

ParkHaven draagt bij aan het toepassen van nieuwe circulaire oplossingen en levert daarmee een bijdrage aan de ambities van Rotterdam om in 2050 een volledig circulaire stad te zijn. Daartoe neemt ParkHaven veel ruimte voor experimenteren en innovaties. ParkHaven draagt bij aan een CO2-neutraal Rotterdam waarin afval niet meer bestaat. In de ontwerpfasen worden de volgende 5 uitgangspunten meegenomen:

1. **Benut het beschikbare**
Benut materiaalstromen, vooral die in de bouw en vermijd zoveel mogelijk het toepassen van volledig nieuwe grondstoffen.
2. **Bouw hernieuwbaar**
Pas onderdelen van het gebouw zo toe dat deze ook weer optimaal hergebruikt kunnen worden aan het einde van de levensfasen van die onderdelen. Voorkom menging van materialen die niet meer ongedaan gemaakt kan worden.
3. **Minimaliseer milieu-impact**
Gebruik zo min mogelijk materiaal in de gebouwen en veroorzaak bij de productie, verplaatsing en installatie van de materialen zo weinig mogelijk luchtvervuiling, lawaai en energieverstopping.
4. **Creëer voor een lange gebruikscyclus**
Zorg ervoor dat de gebouwen lang meegaan door deze toekomstbestendig, flexibel en aanpasbaar te ontwerpen, te bouwen en in te richten.
5. **Creëer voorwaarden voor toekomstige cycli**
Zorg ervoor de gebouwen zo worden ontworpen en gebouwd dat onderdelen demontabel en vervangbaar zijn zonder schade aan te brengen.
6. Een milieuprestatieberekening (MPG) wordt behaald met een eindscore die lager is dan ten minste 10 procent ten opzichte van de wettelijke grenswaarde voor woningen door gebruik van hernieuwbare en hergebruikte materialen en producten met een lage milieubelasting, zoals secundaire toeslagmaterialen voor steenachtige constructies. Het gebruik van bouwtechnieken is gericht op efficiënt materiaalgebruik en op demontabiliteit van gebouwcomponenten.
7. De gebouwen zullen worden opgeleverd met een materiaalpaspoort volgens de Madaster-systematiek. Daartoe wordt een dataset gemaakt die meetbaar inzicht geeft welke impact de gemaakte keuzes in materialen en bouwtechnieken hebben.
8. In de woningen en in de ruimtes in de plinten is voldoende ruimte voor gescheiden opslag van recyclebaar afval voor bewoners en gebruikers. Er is een opstelplaats voor ten minste de volgende stromen: groente-, fruit- en eetafval, papier en karton, glas en restafval.

Klimaatadaptief en natuurinclusief

In ParkHaven wordt een binnenstedelijke plek voor flora en fauna gecreëerd. Het project draagt bij aan de biodiversiteit in het Scheepvaartkwartier.

- Uit de lijst 'Maatregelen voor natuur-inclusief bouwen' (bijlage 14.23 van het Masterplan) worden minimaal 20 maatregelen gerealiseerd in deze gebiedsontwikkeling. (Bijlage III, blz 37, van ruimtelijk en programmatisch toetsingskader unsolicited proposal ParkHaven, januari 2020).
- Natuur in ParkHaven heeft naast ecologische kwaliteit ook gebruiks- en belevingswaarde. Horizontale en verticale oppervlakken van nieuwbouw worden in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht. Dit creëert een hoogwaardig habitat voor tenminste gebouw bewonende soorten.
- Daken worden benut voor tenminste twee functies, waaronder een rode, paarse, groen en/of oranje functie. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de stad. Energieopwekking vermindert niet de gebruikswaarde van het dak. Zie het Programmaplan Multifunctionele Daken 2019-2022.

Voor 2050 willen we dat Rotterdam klimaatrobuust is ingericht, d.w.z. veerkrachtig en toekomstbestendig. Binnen het thema klimaatadaptatie vallen de thema's neerslag, hitte, droogte, overstromingen, grondwater en bodemdaling. In Rotterdam is het uitgangspunt dat het plangebied van een ruimtelijk project klimaatrobuust wordt ingericht zonder afwenteling naar de omgeving.

Lokale klimaatadaptieve maatregelen komen altijd als eerste in aanmerking, eerder dan compensatie buiten het plangebied.

- ParkHaven is klimaatrobuust ingericht. Klimaatadaptief bouwen en beheren betekent dat de gebouwen en het terrein bestand zijn tegen de effecten van een zowel op lange termijn veranderend klimaat als op korte termijn optredende extreme weersomstandigheden.
- De inrichting van ParkHaven zorgt ervoor dat nadelige gevolgen van hevige regenbuien, langdurige droogte, hitte, bodemdaling en overstroming zoveel mogelijk worden beperkt.
- Niet alle nadelige gevolgen van klimaatverandering kunnen worden voorkomen. Een zekere mate van acceptatie is daarom ook nodig. Hierover dient wel een dialoog te worden gevoerd en te worden vastgelegd voor welke mate van acceptatie is gekozen.

Hieronder worden een aantal klimaatadaptatie thema's verder uitgewerkt:

Hitte:

Maximum temperaturen en de tijdsduur van warme periodes nemen toe. Door het hitte-eiland effect warmt de stad zelfs extra hard op overdag en koelt minder snel af 's nachts. Dit heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid en het leefklimaat in de stad, zowel binnen als buiten (hittestress).

- Tenminste 40 procent van alle oppervlakken van de gebouwen (daken, gevels, ramen) wordt warmtewerend of verkoelend ingericht of gebouwd.
- Daken worden zoveel mogelijk groen ingericht.
- Koeling in gebouwen en woningen mag niet leiden tot opwarming van de verblijfsruimte en/of buitenruimte in de directe omgeving van het apparaat of installatie
- Om hittestress in de openbare ruimte te beperken streven we naar tenminste 50 procent schaduw tijdens de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken in openbare ruimte en 30 procent schaduw voor belangrijke loop- en fietsroutes.

Droogte:

De watervraag voor groen, als gevolg van ontwikkelingen in het gebied, wordt minimaal 80% in het plangebied zelf opgevangen

Overstromingen:

De ontwikkeling ParkHaven bevindt zich in buitendijks gebied.

In overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard wordt het peilniveau van de ontsluitingsweg langs de Parkhaven en het vloerpeil van de gebouwen bepaald. Ook voldoet ParkHaven aan het gemeentelijk beleid over het minimale gronduitgiftepeil voor buitendijks bouwen. De buitendijkse ontwikkeling ParkHaven gaat uit van adaptief bouwen om voldoende beschermde, dynamische en flexibele woonmilieus te creëren. Vitale functies in de openbare ruimte en in de gebouwen worden beschermd tegen overstroming.

Gezondheid en comfort

ParkHaven stimuleert een bewust en actief leven. Het ontwerp van de gebouwen en woningen draagt bij aan het stimuleren en borgen van een actief bewegingspatroon in een gezonde leefomgeving.

Vanuit de ondergrondse garage leiden trappenhuizen bezoekers en bewoners naar de openbare ruimte aan de ParkHaven 'Greens' en aan de groene ruimte rond de Euromast. Via de openbare ruimte op de kade bereiken bewoners en bezoekers hun entreehal aan de 'Greens'. In de gebouwen nodigen trappen uit om naar boven te lopen. Hittestress (zie onderdeel klimaatadaptatie) en windhinder worden steeds belangrijker in het ontwerp van de stad. De opzet van de gebouwen

speelt hierop in. Luchtstromen worden niet belemmerd door de royale afmetingen van de 'Greens'. De gelede proportionering met plint, tussenlid en top dragen bij aan het voorkomen van windhinder.

De beperkte hoogte en de gunstige Noord-Zuid-ligging van het ensemble van gebouwen borgen gedurende de dag een goede bezonning van zowel Park als kade. De woningen zelf zijn comfortabel: goed geïsoleerd, licht en met royaal uitzicht op Park of haven en rivier.

- Toevoeropeningen voor woningventilatie worden strategisch geplaatst gelet op vervuilende bronnen in de omgeving en zijn voor bewoners bereikbaar en te reinigen.

ParkHaven ligt op een prachtige plek aan Het Park, de Parkhaven en aan de rivier. Met de reuring die erbij hoort van grote bezoekersaantallen, verkeer en scheepvaart. Ambitie is een duurzaam gezonde leefomgeving.

- Bij de uitwerking van de woonkwaliteit wordt de systematiek van 'WELL Building Standard' als onderlegger benut. Zoals bijvoorbeeld voorwaarden voor plaatsing van de inlaat van de ventilatiesystemen van het gebouw. De specialisten 'gezonde leefomgeving' van de gemeente worden bij de verdere uitwerking en het opstellen van ambities betrokken. Een 'WELL Building Standard'-gecertificeerd adviesbureau wordt betrokken om de ambities te helpen realiseren.
- Gebouwen, voorzieningen in de plint, kade en de oversteek naar Het Park zijn goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking of chronische ziekte. Deze toegankelijkheid wordt vormgegeven in samenwerking met lokale belangenorganisaties.
- Overgangen tussen de (semi)publieke, collectieve en private ruimte zijn waarneembaar, zodat bewoners en bezoekers weten welk gedrag waar gevraagd wordt.
- Langs routes zijn zitplaatsen. Fiets- en wandelroutes door de stad zijn zo groen mogelijk gemaakt. Bankjes, toiletten en watertappunten zijn aanwezig.

De Wijziging van de beleidsregels

De gemeente Rotterdam mag deze beleidsregel 'Duurzaamheid en mobiliteit' aanpassen gedurende de planperiode van het bestemmingsplan "Parkhaven", zonder hiervoor het bestemmingsplan zelf te herzien of te wijzigen. Het vaststellen van deze beleidsregel is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het wijzigen van de beleidsregel is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

3. BIJLAGE BIJ DE REGELS: BESLUIT HOGERE GRENSWAARDEN



P/a DCMR Milieudienst Rijnmond

Bezoekadres: Parallelweg 1

3112 NA Schiedam

Postadres: Postbus 843

3100 AV Schiedam

Website: www.dcmr.nl

Afdeling: Reguleren Advies en Omgeving

Contact: info@dcmr.nl

Uw kenmerk: -

Ons kenmerk:

Bijlagen: Akoestisch onderzoek Parkhaven

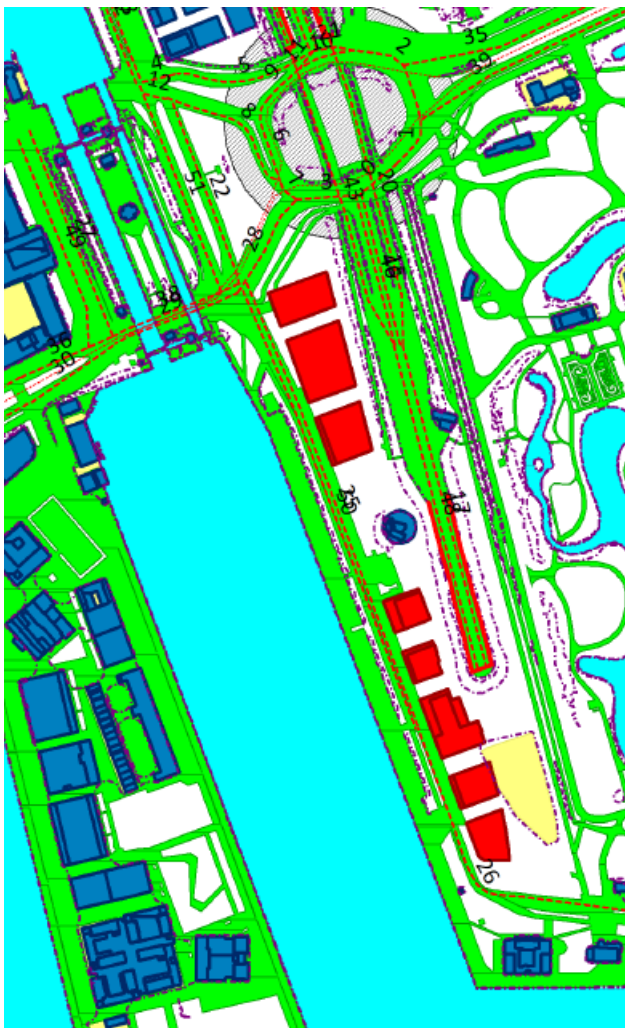
Betreft: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder
Bestemmingsplan "Parkhaven"

Datum:

Besluit hogere waarde Wet geluidhinder bestemmingsplan Parkhaven

1. Aanleiding

In verband met het bestemmingsplan 'Parkhaven' dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor de realisatie van 8 woongebouwen. De globale ligging van de locaties is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Globale ligging van locaties voor nieuwe woontorens (uitsnede akoestisch onderzoek)

2. Onderzoek

Het besluit is gebaseerd op het Akoestisch onderzoek Parkhaven van Kraaij Akoestisch Adviesbureau van 2 januari 2023, VL1862.R01.



In het onderzoek is berekend wat de geluidbelasting is van wegverkeer en industrielawaai. Het aspect luchtvaartlawaai en spoorwegverkeer zijn voor dit bestemmingsplan niet van belang. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te beperken en op welke wijze invulling wordt gegeven aan het Ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam. In verband hiermee en in verband met de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan wordt in het onderzoek ook aandacht besteed aan het geluid van de niet-wettelijke bronnen zoals nestgeluid van (liggende) schepen en horecageluid (dBvision, Memo-Parkhaven nestgeluid, geluid varende schepen, terras- en horecageluid en gezamenlijk geluid, 10 februari 2023, GEM103-34-106 en dBvision 'Horecageluid ParkHaven Rotterdam' van 24 december 2021, kenmerk ERA001-01-05sp). De onderzoeken zijn als bijlagen toegevoegd aan het bestemmingsplan. In dit besluit zijn de onderzoeken betrokken bij de toets aan het ontheffingsbeleid over de vraag of er bij de woningen sprake is van een geluidluwe gevel.

Het akoestisch onderzoek waar dit besluit op is gebaseerd ligt bij dit besluit ter inzage.

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting bij de verschillende locaties hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.

3. Overweging

Het akoestisch rapport voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en geeft voldoende informatie over de akoestische situatie. In het rapport wordt een motivering gegeven voor de aangevraagde hogere waarden. Deze staat hieronder weergegeven.

Maatregelen

Volgens het ontheffingsbeleid moet onderzoek gedaan worden naar maatregelen die toegepast kunnen worden om de geluidbelasting op woningen of andere geluidgevoelige gebouwen te beperken. Daarbij geldt een volgorde van de toe te passen maatregelen:

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen

Wegverkeer

Westzeedijk, G.J. de Jonghweg, Droogleever-Fortuynplein, 's-Gravendijkwal, Parkhaven

De voorkeurswaarde (48 dB) wordt op alle woongebouwen door één, of meerdere van bovengenoemde wegen overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege een stedelijke weg voor woningen (63 dB) wordt daarbij niet overschreden.

Bronmaatregelen

Een bronmaatregel is het toepassen van een geluidarm wegdektype of het beperken van de rijsnelheid of verkeersintensiteit bij wegverkeerslawaai.

Het toepassen van een geluidarm wegdektype is niet mogelijk indien er sprake is van veel optrekkend en afremmend verkeer en in bochten van wegen. Omdat een geluidarm wegdek zachter is zal de toplaag heel snel verslijten (rimpeling en rafeling), waardoor ook het effect van het geluidarm asfalt snel vermindert. Concreet betekent dit dat het toepassen van een geluidarm wegdektype op alle wegen rondom het plan niet mogelijk is.



Ons kenmerk:

Een uitzondering hierop is wellicht de Parkhaven. Een geluidsarm asfalttype kan een geluidreductie van maximaal 4 dB bewerkstellingen. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nog steeds overschreden en zijn (aanvullende) gevelmaatregelen wellicht nog steeds noodzakelijk. Ook zal de gecumuleerde geluidbelasting aan deze kant nog steeds hoger blijven dan 53 dB, zodat het effect van een geluidarm asfalttype beperkt is.

Overdrachtsmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen. Een verdubbeling van de afstand tussen de weg en de ontvanger levert een geluidreductie op van 3 dB. Gezien de afstand tussen de voor de geluidbelasting maatgevende wegen en de ontwikkellocaties en gelet op de beschikbare ruimte binnen deze locatie behoort een afstandsvergroting, met een significante geluidreductie, niet tot de mogelijkheden.

De onderhavige wegen bevinden zich in een stedelijk gebied. Het plaatsen van een geluidscherm langs deze wegen is vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk/wenselijk.

Industrielawaai

industrieterrein Waal-/Eemhaven en industrieterrein Maas- en Rijnhaven

De voorkeurswaarde van 50 dB(A) wordt op alle woongebouwen vanwege één, of beide bovengenoemde industrieterreinen overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege de industrieterreinen voor woningen (55 dB(A), danwel 60 dB(A) met toepassing van de zeehavennorm bij Waal-/Eemhaven) wordt daarbij niet overschreden.

Bronmaatregelen

Voor industrieterrein Waal- en Eemhaven is het Convenant Geluidruimte Waal-/ Eemhaven vastgesteld op 3 december 2010. In het convenant is afgesproken dat geluidruimte die kan vrijkomen door technologische ontwikkelingen na 2010, ten goede te laten komen aan de woonomgeving. Deze afspraak werkt door in het Bronnenmodel 2025. Dit betekent dat het bronnenmodel 2025, dat gehanteerd is voor onderhavige geluidberekeningen, een actueel beeld geeft van de beschikbare geluidruimte voor ontwikkelingen in de woonomgeving.

Voor industrieterrein Maas-/Rijnhaven is een saneringsprogramma uitgevoerd. Inmiddels zijn een aantal bedrijven vertrokken en is het geluidmodel daar op aangepast. Verdergaande bronmaatregelen zijn niet mogelijk.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een lang scherm langs het industrieterrein heeft weinig tot geen effect, omdat het hierbij om uitgestrekte industrieterreinen gaat waarop de geluidbronnen verspreid liggen. Tevens zijn er wegens de aanwezigheid van hoge geluidbronnen hoge geluidschermen nodig.

Het plaatsen van een hoog scherm nabij het plangebied is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

Cumulatie van geluid

Op meerdere locaties is sprake van verschillende wettelijke bronnen. Volgens de Wet geluidhinder mag cumulatie van geluid van de wettelijke bronnen niet leiden tot een onaantvaardbare geluidbelasting.

Binnen het plangebied is er sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarden voor

**Ons kenmerk:**

wegverkeerslawaai en industrielawaai op alle ontwikkellocaties. Hierom is een cumulatie van meerdere bronsoorten aan de orde. De hoogste cumulatieve geluidbelasting is berekend op woongebouw N1 aan de oostzijde en bedraagt 67 dB. Voor deze locatie levert de geluidbelasting vanwege wegverkeer de grootste bijdrage. Deze waarde leidt niet tot opmerkingen.

Geluidluwe gevel en buitenruimte

Volgens het ontheffingsbeleid dient iedere woning te beschikken over een geluidluwe gevel en indien aanwezig over een geluidluwe buitenruimte. Op de meeste woongebouwen is er sprake van geluidbelasting door wettelijke en niet-wettelijke bronnen. De wettelijke bronnen (volgens de Wet geluidhinder) zijn wegverkeer en industrielawaai. Mede vanwege de niet-wettelijke bronnen is bij de meeste woongebouwen en woningen in die gebouwen geen geluidluwe gevel aanwezig. Om zoveel mogelijk te voldoen aan het uitgangspunt van het ontheffingsbeleid is compensatie voorzien in en bij de woningen en rondom en op de woongebouwen, zodat sprake is van goede woon- en leefomgevingskwaliteit.

Het Park, direct ten oosten van de woningbouw, kan dienen als geluidluw verblijfsgebied met een hoge verblijfskwaliteit ter compensatie van de geluidbelasting bij de woningen. In de planregels is bepaald dat in de woning de binnenwaarde van het gezamenlijk geluid (van de wettelijk en niet-wettelijke bronnen) bij gesloten ramen, deuren en andere te openen delen, maximaal 33 dB bedraagt. Hierdoor is er sprake van een goed akoestisch klimaat in de woningen. Ook is bepaald dat er sprake moet zijn van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardige beeldkwaliteit, zoals bedoeld in de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting' en van een duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid en mobiliteit'. Ook zorgt de ligging vlak bij Het Park voor extra woonkwaliteit, net als de nabijheid van veel voorzieningen zoals horeca, sport, onderwijs en gezondheidszorg. De locatie is zowel met de auto als per OV goed bereikbaar.

Zienswijzen

Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder heeft van maandag 28 februari 2022 gedurende een periode van zes weken tot en met maandag 11 april 2022 ter inzage gelegen.

Op het ontwerpbesluit zijn drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn tijdig ingediend en in behandeling genomen.

Eén zienswijze is niet-ontvankelijk omdat de inhoud niet gaat over het ontwerpbesluit, maar over het bestemmingsplan. Deze zienswijze is doorgestuurd naar het bevoegd gezag bestemmingsplan.

De twee andere zienswijzen zijn wel ontvankelijk, maar ongegrond. De beide indieners worden door het plan niet in hun belang getroffen. Zij zijn geen toekomstige bewoners van het plan en spreken ook niet namens de toekomstige bewoners. Ook heeft het plan geen akoestische gevolgen voor hun eigen adres (en overigens wordt hierover ook geen zienswijze ingediend).

Los hiervan wordt hieronder ingegaan op de ingediende zienswijzen en worden deze van een reactie voorzien.

De essentie van de zienswijze 1 is als volgt:

**Ons kenmerk:**

Ik, en ik spreek namens de Stichting Rotterdam Natuurlijk!, ben bijzonder verbijsterd door dit ontwerpbesluit. Feitelijk maakt u het mogelijk om mensen bloot te stellen aan hogere dan wettelijk toegestane geluidsnormen omdat dit gecompenseerd wordt door het groene park in de buurt. Doe het raam open en de stilte van het park waait bij u naar binnen! Mij ontgaat hier elke blijk van gezond verstand en redentie.

Reactie:

De maximale toegestane waarde voor de geluidbelasting op gevels uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden, maar wel de voorkeursgrenswaarde. De bewoners worden niet blootgesteld aan hogere dan wettelijk toegestane geluidsnormen. Dit is op vrijwel alle binnenstedelijke locaties het geval. In het ontwerpbesluit en in het plan wordt op zorgvuldige wijze rekening gehouden met de akoestische situatie en met de gezondheid van de toekomstige bewoners. Niet alleen wordt gekeken naar de wettelijke bronnen wegverkeer en industrielawaai, maar ook naar niet-wettelijke bronnen. Het totaal aan geluid wordt bij de gevelwering als uitgangspunt genomen zodat een binnenniveau kan worden gegarandeerd van 33 dB. Dat is strenger dan volgens de Wet geluidhinder in combinatie met het Bouwbesluit noodzakelijk. Naast de ligging aan Het Park worden in het plan veel compenserende maatregelen getroffen om te zorgen dat bewoners er gezond kunnen worden. Deze maatregelen zijn vastgelegd in de voorwaarden van dit besluit.

De essentie van zienswijze 2 is als volgt:

Geluidsoverlast wordt niet gecompenseerd door groen in de omgeving, noch door een hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting of goede bereikbaarheid. Het één heeft niets met het ander te maken. Het is daarnaast ook geen optie om alle dagen met de ramen potdicht te zitten om het geluid buiten te houden. Het is niet verantwoord om toekomstige bewoners hier aan bloot te stellen.

Reactie:

Zie reactie op zienswijze 1.

En verder: gezondheid van bewoners hangt niet alleen af van hoogte van geluidbelasting. Het eerste doel van de Wet geluidhinder is het voorkomen van gezondheidsschade.

Gezondheidsschade treedt vooral op door een voortdurend te hoge geluidbelasting en door schrikreacties bij een teveel aan piekgeluiden. In de slaaperperiode is de gevoeligheid voor te hoge geluidbelastingen hoger dan daarbuiten. Ook is het van belang dat bewoners zich kunnen onttrekken aan te hoge geluidbelastingen. In de woning en ook daarbuiten. Er zijn voorwaarden aan dit besluit verbonden om te zorgen dat er gedurende het gehele etmaal geen gezondheidsschade hoeft op te treden. In de woningen is een geluidniveau gegarandeerd van 33 dB. Bij veel van de woningen is een geluidluwe buitenruimte aanwezig. Waar dat niet mogelijk is, is in de directe nabijheid van de woning een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte aanwezig, maar zijn ook maatregelen voorgeschreven om de niet-geluidluwe buitenruimte bij de woning zo stil mogelijk te laten zijn. De maatregelen zijn er op gericht om de bewoners in staat te stellen zich in een stille ruimte in de woning terug te trekken en in een stille buitenruimte in of nabij de woning. De omgeving bij een woning, de voorzieningen bij een woning en omgeving van de woning dragen bij aan de beleving van het wonen. De ligging, het ontwerp en de diverse maatregelen zijn er op gericht om het wonen te veraangename. Aangenaam wonen draagt bij aan het welbevinden en het welzijn. Dit ondersteunt de gezondheid.

Ambtshalve aanpassingen

Om duidelijker te maken welke maatregelen er getroffen worden, zijn de voorwaarden



Ons kenmerk:

aangepast en verduidelijkt.

De toevoeging '(33 dB binnenniveau op grond van het gezamenlijk geluid en toepassen van de beleidsregels hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en duurzaamheid en mobiliteit)' uit voorwaarde 3 bij dit besluit is geschrapt, omdat dit al beschreven en opgenomen is in de planregels.

Het geluidonderzoek verkeer is geactualiseerd. Als gevolg daarvan dienen de geluidbelastingen op enkele gevels beperkt te worden verhoogd en op andere gevels verlaagd. Het is niet nodig gebleken om in verband hiermee de voorwaarden bij dit besluit te wijzigen.

Conclusie

Op grond van bovenstaande overwegingen kan voor het bestemmingsplan 'Parkhaven' onder voorwaarden hogere waarden als gevolg van wegverkeer en industrie worden verleend.

4. Besluit

Gelet op artikel 59, 83 en 110a van de Wet geluidhinder besluiten burgemeester en wethouders van Rotterdam voor het bestemmingsplan 'Parkhaven' de hogere waarden vanwege wegverkeer en industrie onder de volgende voorwaarden vast te stellen:

1. Geluidluwe gevel:

Alle woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.

- a. Om te bepalen of een gevel en buitenruimte geluidluw is, mag indien gebruik wordt gemaakt van een afsluitbare loggia of balkon uitgegaan worden van een loggia, of balkon in gesloten toestand, waarbij er in gesloten toestand sprake moet zijn van buitenluchtkwaliteit in de loggia, of op het balkon.

2. Indeling woning

Tenminste één slaapkamer dient te zijn gelegen aan de geluidluwe gevel. Andere geluidgevoelige ruimten dienen zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel te worden gesitueerd.

- a. Er is ook sprake van een geluidluwe gevel als de buitenruimte voor het slaapkamerraam geluidluw is en daar sprake is van buitenluchtkwaliteit.

3. Compenserende maatregelen

Indien gebruik wordt gemaakt van het bepaalde onder 1a. en/of 2a. dienen de compenserende maatregelen zoals beschreven in de planregels te worden toegepast.

4. Ontbreken geluidluwe buitenruimte

Indien een woning niet beschikt over een geluidluwe buitenruimte dienen aanvullend op de compenserende maatregelen genoemd onder 3. de volgende compenserende maatregelen te worden toegepast:

- a. op het gebouw is een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte aanwezig in omvang afgestemd op het aantal woningen zonder geluidluwe buitenruimte
- b. balkons, dan wel loggia's worden voorzien van een gesloten borstwering met een hoogte van 1,2 m en een geluidabsorberend plafond.

5. Ontbreken geluidluwe gevel

Indien een woning niet beschikt over een geluidluwe gevel vervalt voorwaarde 2. en dienen aanvullend op de compenserende maatregelen genoemd onder 3. de volgende compenserende maatregelen te worden toegepast:



Ons kenmerk:

- a. de woning wordt voorzien van actieve koeling
- b. de ventilatie van (de) slaapkamer(s) bedraagt 30% meer dan vereist volgens het Bouwbesluit 2012
- c. de woning wordt voorzien van een zwevende dekvloer.

Vast te stellen hogere waarden:

Voor ligging van de bouwblokken en rekenpunten (gevels): zie het akoestisch rapport.

Wegverkeer

Zoneplichtige weg: G.J. de Jonghweg			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw N1	Ntb	noordzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen		
Woongebouw N1		westzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637			

Zoneplichtige weg: Droogleever-Fortuynplein			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw N1	Ntb	noordzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	oostzijde	53
Woongebouw N2		noordzijde	50
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		Oostzijde	50

Zoneplichtige weg: Westzeedijk			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw N1	Ntb	noordzijde	60
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	westzijde	59
Woongebouw N2		noordzijde	53
Kadastraal DHV00,		westzijde	53



Ons kenmerk:

sectie G, nr. 637			
Woongebouw N3		westzijde	49
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637			

Zoneplichtige weg: Parkhaven			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw N1	Ntb	zuidzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	westzijde	55
Woongebouw N2		noordzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	52
		westzijde	58
Woongebouw N3		noordzijde	53
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	53
		westzijde	58
Woongebouw Z1		noordzijde	53
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	53
		westzijde	60
Woongebouw Z2		noordzijde	55
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	53
		westzijde	60
Woongebouw Z3		noordzijde	55
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	53
		westzijde	60
Woongebouw Z4		noordzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	52
		westzijde	58
Woongebouw Z5		noordzijde	53



Ons kenmerk:

Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	51
		westzijde	56

Zoneplichtige weg: 's-Gravendijkwal			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw N1	Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	noordzijde	56
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		oostzijde	61
		zuidzijde	58
		Woongebouw N2	noordzijde
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		oostzijde	61
		zuidzijde	58
		Woongebouw N3	noordzijde
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		oostzijde	61
		zuidzijde	57
		Woongebouw Z1	noordzijde
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		oostzijde	61
		zuidzijde	57
	Woongebouw Z2	noordzijde	57
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	oostzijde	60	
	zuidzijde	52	
	Woongebouw Z3	noordzijde	58
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637	oostzijde	59	
	Woongebouw Z4	noordzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		Oostzijde	52



Ons kenmerk:

Industrie

Zoneplichtig Industrierrein: Waal-/Eemhaven			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB(A)
Woongebouw N1	Ntb Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	zuidzijde	53
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	53
Woongebouw N2		zuidzijde	51
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	52
Woongebouw N3		zuidzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	52
Woongebouw Z1		zuidzijde	53
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	53
Woongebouw Z2		zuidzijde	56
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	54
Woongebouw Z3		zuidzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	53
Woongebouw Z4		zuidzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	54
Woongebouw Z5		zuidzijde	54
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		westzijde	54

Zoneplichtige Industrierrein : Maas-/Rijnhaven			
locatie/kadastraal	bestemming/ aantal	gevel	hogere waarde in dB
Woongebouw Z1	Ntb Totaal in bestemmingsplan Parkhaven 650 woningen	zuidzijde	51
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637			
Woongebouw Z2		zuidzijde	51



Ons kenmerk:

Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637			
Woongebouw Z3		oostzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	51
Woongebouw Z4		oostzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	52
Woongebouw Z5		oostzijde	52
Kadastraal DHV00, sectie G, nr. 637		zuidzijde	52

Andere wettelijke regelingen

Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van het bestemmingsplan mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Namens het college van burgemeester en wethouders gemeente Rotterdam,

Unitmanager afdeling Reguleren, Advies en Omgeving
DCMR Milieudienst Rijnmond,

mr. K. Heijnen

DCMR maakt gebruik van digitaal vaststellen, daarom ontbreekt een zichtbare handtekening

Bijlage

Akoestisch onderzoek ParkHaven van Kraaij Akoestisch Adviesbureau van 2 januari 2023, VL1862.R01.

Procedure

Belanghebbenden kunnen tegen het vastgestelde besluit binnen zes weken na datum van verzending ervan een gemotiveerd en ondertekend bezwaarschrift indienen bij het College van burgemeester en wethouders, ter attentie van de Algemene Bezwaarschriftencommissie, Postbus 1011, 3000 BA te Rotterdam.

Belanghebbenden kunnen een voorlopige voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het verzoek om voorlopige voorziening schorst de werking van dit besluit niet.

4. BIJLAGE BIJ DE REGELS: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN



Figuur 1: Inrichtingsplan op Hoofdlijnen met legenda (zie ook de kaart achterin dit document)

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Het ruimtelijk concept voor het groen binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Parkhaven" voorziet erin om de gronden rondom de gebouwen (bestemming "Wonen") en de overige openbare ruimte (bestemming "Groen") een kwaliteitsimpuls te geven, onder meer door de verharding op de kade van de Parkhaven (grotendeels) weg te nemen en de overige openbare ruimte groen in te richten. Daarmee wordt voorzien in een hoogwaardige groene inrichting van het plangebied en de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk te houden. Ten aanzien van het hoogwaardige groen binnen het plangebied zijn verschillende ambities geformuleerd in (hoofdstuk 7 van) het Masterplan Parkhaven, dat op februari 2021 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. Deze ambities zijn in het onderhavige Inrichtingsplan op Hoofdlijnen vertaald naar minimale uitgangspunten waaraan de inrichting van het plangebied zal moeten voldoen, om tot een ruimtelijk aanvaardbaar plan te kunnen komen.

Dit Inrichtingsplan op Hoofdlijnen is nog geen uitgewerkt inrichtingsplan, in die zin dat het een gedetailleerde invulling geeft aan de openbare ruimte. Zo bevat dit Inrichtingsplan op Hoofdlijnen geen informatie op detailniveau met betrekking tot bijvoorbeeld de specifieke beplantingen die zullen worden aangelegd, op welke precieze plek en bestaat voor de wegen, fiets- en padenstructuur een zoekgebied, maar nog geen exacte locatie dat in detail vaststaat. Daarom bevat dit Inrichtingsplan op Hoofdlijnen de uitgangspunten waaraan een nader uit te werken, gedetailleerd inrichtingsplan minimaal moet voldoen. Die nadere detailuitwerking van de uitgangspunten vindt plaats in een apart door de gemeente Rotterdam te organiseren proces, in afstemming met de omgeving door middel van een daartoe op te zetten participatieproces. De uitwerking van het gedetailleerde inrichtingsplan zal in ieder geval moeten voldoen aan de uitgangspunten die in dit document zijn opgenomen en de op dat moment toepasselijke beleidsdocumenten. Het gaat dan bijvoorbeeld (maar niet alleen) om de Visie Openbare Ruimte Rotterdam 2020-2030, het Handboek De Rotterdamse Stijl, de Boomstructuurvisie, Actieplan groenagenda "Rotterdam gaat voor groen: de groenagenda 2023-2026 etc.

2. Het Inrichtingsplan op Hoofdlijnen

I. Groeninrichting gebouwen (maatregelen)

Bij de bouw van gebouwen wordt voldaan aan de eis dat de gebouwen worden voorzien van een groeninrichting, die minimaal voldoet aan de volgende uitgangspunten:

1. **Topdaken:** De topdaken (het hoogste dakvlak van een gebouw) ter plaatse van de aanduiding "groene daken" worden, met uitzondering van de installaties en gebruiksruimten, maximaal groen ingericht door middel van een bruin dak of een vegetatiedak waarop onderbeplanting, grassen en/of heesters groeien. De beplantingsopbouw wordt in een groenplan nader uitgewerkt met een gevarieerde soortkeuze die de biodiversiteit ten gunste komt;

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN



Figuur 2: indicatief voorbeeld van de topdaken als bruin dak

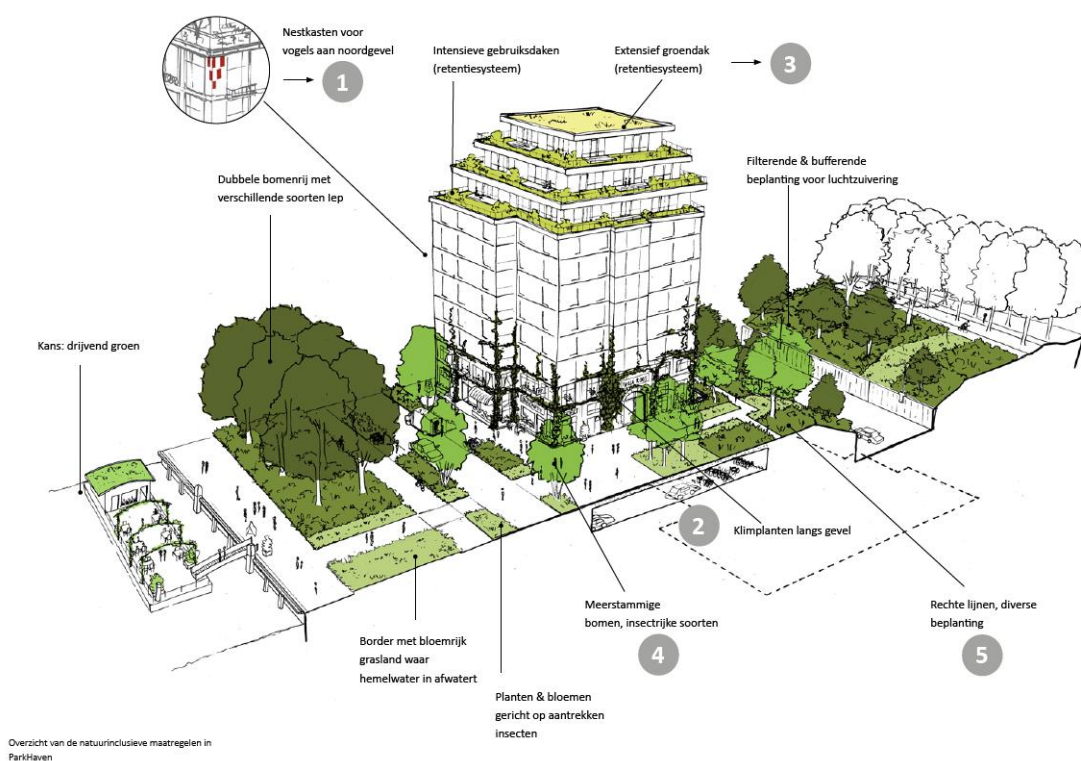
2. **Zijtuinen** zijn delen van lagergelegen daken, niet zijnde topdaken, die niet behoren tot de woonruimten en niet betreedbaar zijn. Zijtuinen dienen met uitzondering van eventueel aanwezige (onderdelen van) installaties volledig (100%) groen te worden ingericht. Door middel van een vegetatiedak waarop onderbeplanting, grassen en/of heesters groeien. De beplantingsopbouw wordt in een groenplan nader uitgewerkt met een gevarieerde soortkeuze die de biodiversiteit ten gunste komt.



Figuur 3: indicatief voorbeeld van een zijtuin, volledig groen ingericht

3. **Retentiesysteem:** de groene inrichting van de topdaken en zijtuinen (m.u.v. de delen met installaties en/of verblijfsruimte) wordt uitgevoerd met een retentiesysteem dat regenwater buffert;
4. **Klimplanten:** tegen de gevel van de gebouwen worden klimplanten aangeplant, die een uit te groeien totaalomvang van minimaal 1.500 m² kunnen bereiken. Bij de omvang wordt uitgegaan van een evenredige verdeling over de verschillende woongebouwen, waarbij per gebouw geldt dat klimplanten worden aangeplant met een groeipotentieel van minimaal 150 m². De klimplanten worden in een groenplan nader uitgewerkt met een gevarieerde soortkeuze en worden op verschillende plekken geplant, zoals bijvoorbeeld (a) naast de entrees, (b) op de hoeken van de gebouwen en (c) bij verspringingen in de gevels van de gebouwen;
5. **Nestkasten:** per woning wordt één nestkast voor vogels of insecten gerealiseerd.

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN



Figuur 4: indicatief voorbeeld van de inrichting bij uitvoering van de gebouw gebonden maatregelen

II. Uitgangspunten voor hoogwaardig groen voor de Greens (aanduiding 'specifieke vorm van groen - 1')

Ter plaatse van de Greens, zijnde de gronden die in het bestemmingsplan zijn aangewezen als "specifieke vorm van groen-1" en in figuur 1 van dit document geduid als "Greens" (rood omlijnd) dienen de gronden ingericht te worden conform de volgende uitgangspunten c.q. inrichtingseisen:

1. **Pakketdikte ondergrondse parkeergarage:** Er is geen zichtbaar verschil tussen groen op of naast de parkeergarage, waarvoor een leeflaag wordt aangebracht. Tussen de ondergrondse parkeergarage en het maaiveld wordt een pakketdikte aangebracht van minimaal 1 meter die een voedingsbodem vormt voor beplanting;
2. **Groene inrichting:** De Greens zijn ingericht met gemiddeld 40% groen, verdeeld over de verschillende greens, met een minimum van 35% groen per green, ingericht met een diverse groenkeuze zoals laag groen, opgaande heesters, meerstammigen en kleinere bomen. De groenkeuze is divers en draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit;
3. **Ontsluiting:** De Greens voorzien in een doorgaande route voor voetgangers en in een aansluiting op de entrees van de gebouwen, waarmee toegang wordt verschaft tot de publieke plinten en een entree van de stadsblokken wordt gecreëerd. Uitgangspunt hierbij is dat de greens worden ingericht op een wijze die toegankelijk, openbaar en goed verankerd is in de omgeving;

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN

4. **Overgang Greens naar openbare ruimte:** de overgang van de Greens naar de openbare ruimte sluit op elkaar aan. Daarvoor wordt bij het materiaalgebruik rekening gehouden met het handboek "De Rotterdamse stijl";¹
5. **Terrassen:** Indien terrassen worden gerealiseerd in de Greens, worden die omzoomd door beplanting die aansluit op de omgeving.
6. **Natuurinclusief:** de ontwikkeling en inrichting van de gronden wordt zodanig toegepast, dat sprake is van behoud en verbetering van de biodiversiteit om een gezond en evenwichtig ecosysteem te bevorderen. Zo wordt zorggedragen voor een opbouwende overgang van het maaiveld tot de boomkronen van Het Park. Daarbij wordt speels omgegaan met borders, heesters, bloemrijke kruiden en bomen.



Figuur 5: indicatieve doorsnede Parkhaven "Greens"

III. Uitgangspunten voor hoogwaardig groen voor de overige openbare ruimte (aanduiding 'specifieke vorm van groen - 2')

Ter plaatse van openbare ruimte, zijnde de gronden die in het bestemmingsplan zijn aangewezen als "specifieke vorm van groen - 2", worden de gronden ingericht conform de volgende uitgangspunten c.q. inrichtingseisen:

1. **Groene en levendige kade:** het gebied tussen de te realiseren weg "Parkhaven en de kade, aangeduid op figuur 1 van dit document als "1. Groene en Levendige kade" (blauw), wordt ingericht conform de volgende uitgangspunten:
 - a. De bestaande verharde zone van 15 meter wordt teruggebracht naar een verharding binnen de aanduiding "kade", niet breder dan 6,5 meter, om de activiteiten aan de kade en het water te kunnen faciliteren. De verharding wordt zodanig ingericht dat die geschikt blijft voor aangemeerde boten en pontons en voor het laden en lossen en voor het ophalen van afval van (onder meer) de ondernemingen in het water aan de kade;
 - b. De verharde zone aan de kade (aanduiding "kade") wordt (tevens) ingericht als verblijfsgebied, waar onder meer kan worden gewandeld, gefietst en verbleven;

¹ [Handboek de Rotterdamse Stijl](#)

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN

- c. Buiten de verharding wordt de kade ingericht als groen stedelijk verblijfsgebied, door dit vorm te geven met bomen, heesters en vaste planten, waarvan de basis wordt gevormd door een sterke boomstructuur met groene onderbeplanting in een strook van circa 10 meter. Bij voorkeur geschiedt dit met 1^e orde bomen, waarbij de reeds geplante en bestaande Iepen en Linden worden hergebruikt en worden aangevuld met andere diverse soorten van bomen ten gunste van de biodiversiteit en die minder gevoelig zijn voor ziektes;
 - d. Langs de straat (aanduiding "rijweg") worden aan beide zijden groenstroken – bij voorkeur van 2,5 meter – opgenomen die worden beplant met kleinere bomen of meerstammigen.
2. **Landschappelijke ruimte rondom de Euromast:** de gronden rondom de Euromast, aangeduid op figuur 1 als "2. Landschappelijke ruimte rondom de Euromast" (rood) worden ingericht conform de volgende uitgangspunten c.q. inrichtingseisen:
- a. De inrichting leidt tot een riante en groene ontvangstruimte voor de Euromast, uitgevoerd als ligweide met 1^e orde bomen;
 - b. Bovengronds mag geen (optisch) verschil bestaan tussen het groen op of naast de ondergrondse parkeergarages, daarvoor wordt een toereikende leeflaag aangebracht die een voedingsbodem vormt voor beplanting;
 - c. Er wordt diverse (onder)beplanting aangelegd, die de biodiversiteit vergroten en hittestress verminderen;
 - d. Er wordt een overbrugging van circa 12 meter breed gerealiseerd, op een verlaagd niveau, geheel doorgezet langs de Euromast;
 - e. De inrichting van de overbrugging is eenvoudig en de opbouw van het dek dient zodanig te zijn, dat de constructie naar beide zijden verjongt;
 - f. De overbrugging zal voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor minder mobiele gebruikers (bijvoorbeeld door toepassing van NEN1814:2001 nl).

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN



Figuur 6: indicatieve landschappelijke ruimte rondom de Euromast



Figuur 7: indicatief voorbeeld van de overbrugging bij de Euromast

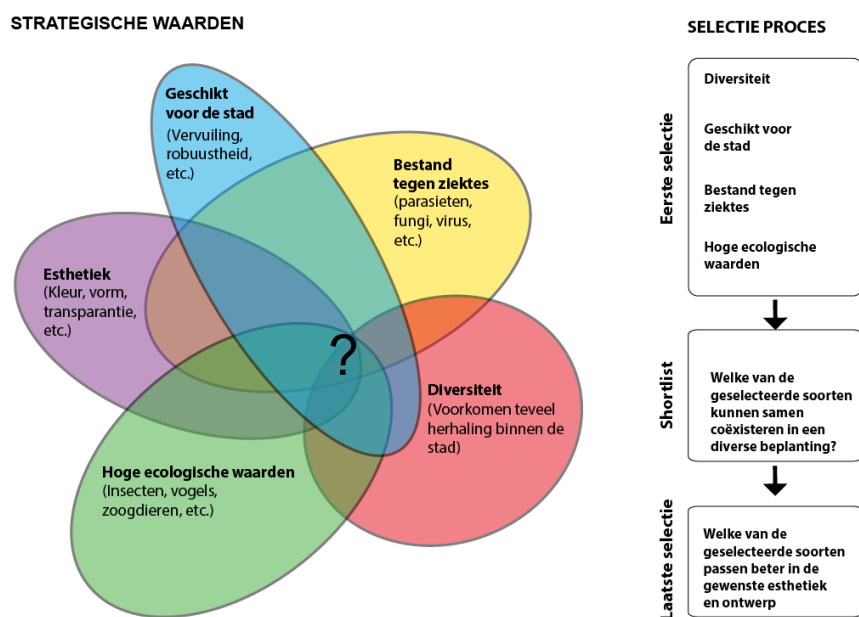
3. **Gronden langs de Maastunneltraverse** de gronden aan de zijde van Het Park, aangeduid op figuur 1 van dit document als "3. gronden langs de Maastunneltraverse" (groen) worden ingericht conform de volgende uitgangspunten c.q. inrichtingseisen:
 - a. De Parkzijde (oostzijde van het plangebied) wordt ingericht conform de volgende uitgangspunten:
 - i. Voet- en fietspaden worden, met uitzondering van eventuele aansluitingen op de gebouwen, gerealiseerd op een gepaste afstand, met een minimum van 1 meter van de gevels van de bebouwing, binnen de aanduidingen "zoekgebied toekomstige padenstructuur" en "fietspad";

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN

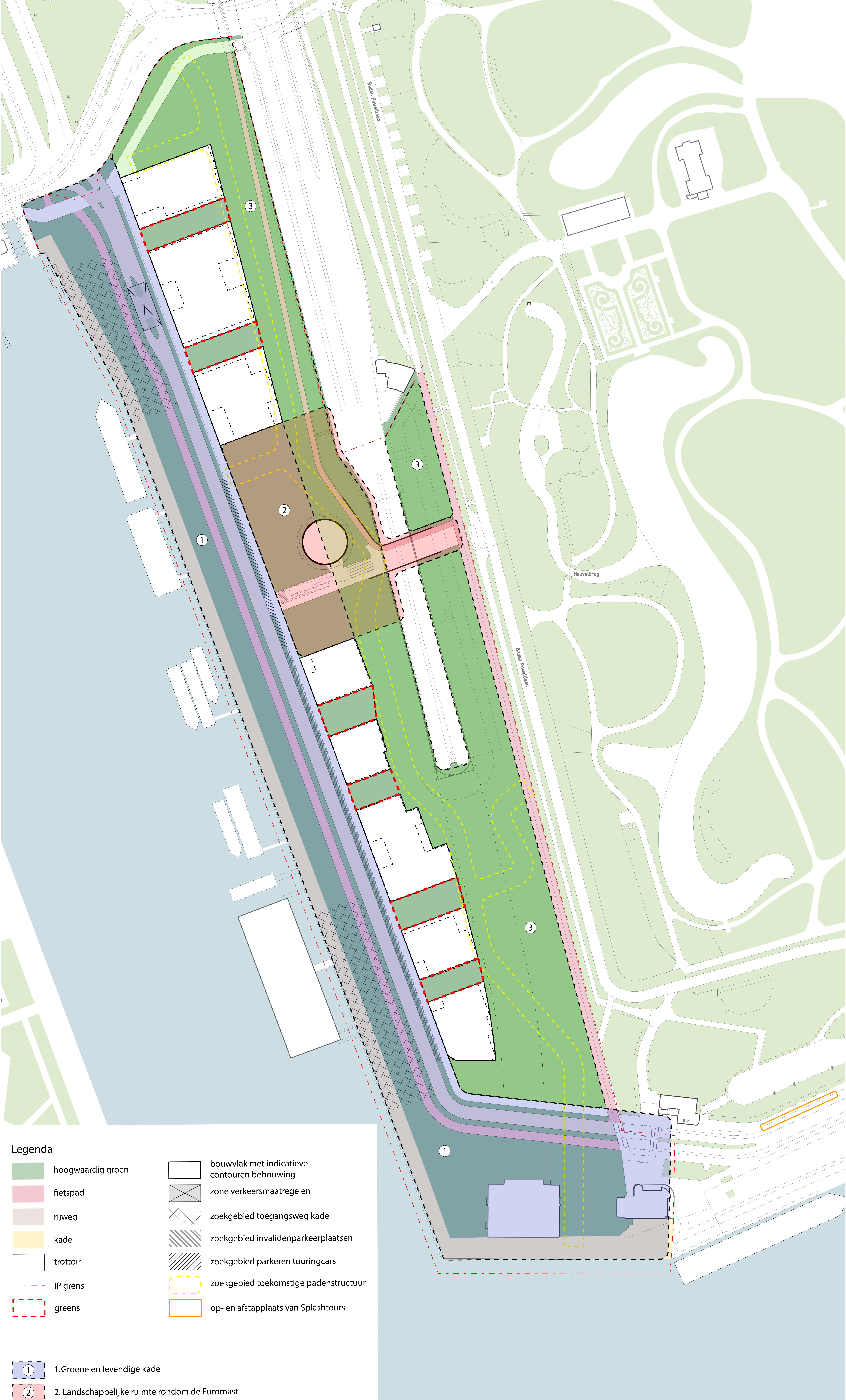
- ii. Alle openbare paden en wegen worden ingericht met voldoende zichtrelaties met de bebouwing, waarbij aandacht wordt besteed aan lage beplanting en goede verlichting;
 - iii. Voet- en fietspaden zijn toegankelijk voor alle gebruikers. Het ontwerp van de padenstructuur, fietspaden, hellingen en de verbindingen met de gebouwen volgt de richtlijnen die hiervoor gelden en zijn vastgelegd in het Bouwbesluit en diens rechtsopvolgers, het CROW en de toegankelijkheidsnormen voor de buitenruimte (bijvoorbeeld door toepassing van NEN1814:2001 nl);
 - iv. Taluds hebben een zodanig hellingspercentage, dat beplanting ook in de taluds kan worden toegepast. Het ontwerp van de padenstructuur, fietspaden, hellingen en de verbindingen met de gebouwen volgt de richtlijnen die hiervoor gelden en zijn vastgelegd in het Bouwbesluit, het CROW en de toegankelijkheidsnormen voor de buitenruimte;
 - v. Bij de inrichting wordt toepassing gegeven aan grassen, onderbeplanting en verspreid staande bomen, waardoor de gronden een parkachtig karakter krijgen. Onderbeplanting varieert in hoogte tussen de 1 en 1,5 meter.
- b. Bij de inrichting van de gronden wordt rekening gehouden met de exploitatie en de gebruiksmogelijkheden van de minigolfbaan ter plaatse van de aanduiding "recreatie", inclusief daarbij bijbehorende gebouwen.
4. **Natuurinclusief:** de ontwikkeling en inrichting van de gronden wordt zodanig toegepast, dat sprake is van behoud en verbetering van de biodiversiteit om een gezond en evenwichtig ecosysteem te bevorderen. Zo wordt zorggedragen voor een opbouwende overgang van het maaiveld tot de boomkronen van Het Park. Daarbij wordt speels omgegaan met borders, heesters, bloemrijke kruiden en bomen.
5. **Bomenstrategie:** bij groentransformatie wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:
- a. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk behouden van de bomen. Indien dit niet mogelijk is, worden voorzieningen getroffen om de bomen te verplanten, mits dit plaatsvindt op een manier dat de boom een grote toekomstwaarde behoudt;
 - b. De bestaande Iepen en Linden die zijn geplant in de Parkhaven worden voor zover mogelijk hergebruikt en opnieuw toegepast.
 - c. Bij de kade worden voornamelijk (grote) 1^e orde bomen aangeplant die bestand zijn tegen harde wind en de barre omstandigheden van de Maas en die een robuust groen beeld creëren.
 - d. De Groene Kade, op de kaart aangeduid als "1. Groene en Levendige Kade" (blauw), heeft een meer stedelijk karakter met bomen in een georganiseerde structuur, in vergelijking met de Parkzijde, aangeduid als "3. Gronden langs de Maastunneltraverse" (groen), die een losse boomstructuur heeft die beter aansluit bij het Park.
 - e. De reeds aanwezige, zuilvormige bomen worden verplant waarbij zij zoveel als mogelijk in groepen per soort bij elkaar worden gezet.

BIJLAGE 4: INRICHTINGSPLAN OP HOOFDLIJNEN

- f. Langs de tunneltraverse worden bomen geplant die de eigenschap hebben het hele jaar fijnstof ad te kunnen vangen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de zwarte den, Pinus Nigra. Bij de keuze van de soorten wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van de Maastunneltraverse.
- g. Bij de soortkeuze van bomen en beplantingen wordt gebruik gemaakt van de strategische waarden (figuur 8) met het daarbij behorende selectieproces:



Figuur 8: strategische waarden en selectieproces bomen



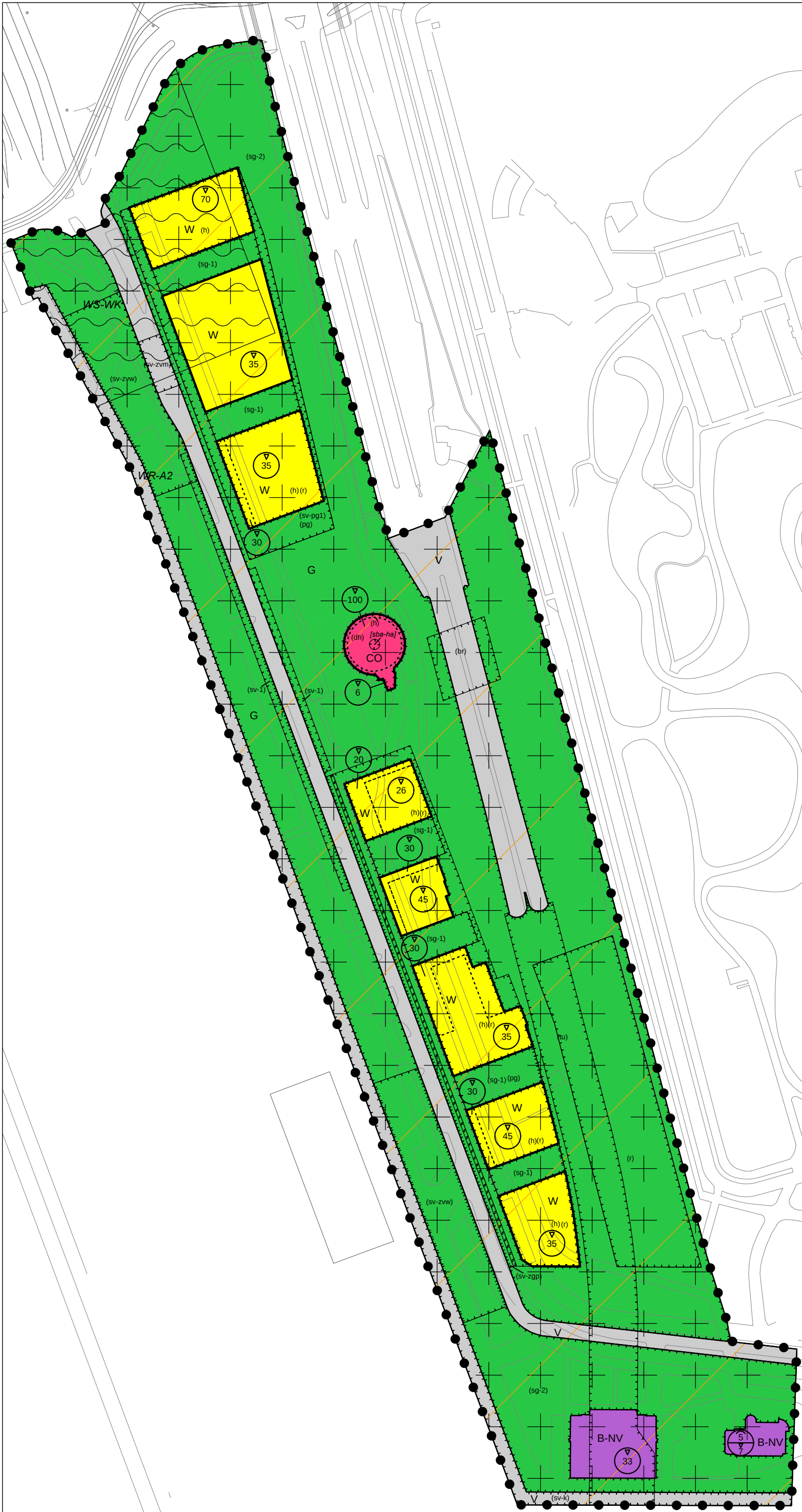
Legenda

- | | | | |
|--|-------------------|--|--|
| | hoogwaardig groen | | bouwvlak met indicatieve contouren bebouwing |
| | fietspad | | zone verkeersmaatregelen |
| | rijweg | | zoekgebied toegangsweg kade |
| | kade | | zoekgebied invalidenparkeerplaatsen |
| | trottoir | | zoekgebied parkeren touringcars |
| | IP grens | | zoekgebied toekomstige padenstructuur |
| | greens | | op- en afstapplaats van Splashtours |

- | | |
|--|---|
| | 1. Groene en levendige kade |
| | 2. Landschappelijke ruimte rondom de Euromast |
| | 3. Gronden langs de Maastunneltraverse |

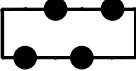
IV. BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING (APART BIJGEVOEGD)

V VERBEEELDING

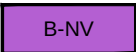
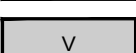
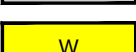


VERKLARING

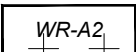
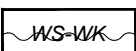
Plangebied

 Parkhaven

Enkelbestemmingen

-  B-NV Bedrijf - Nutsvoorziening
-  CO Cultuur en ontspanning
-  G Groen
-  V Verkeer
-  W Wonen

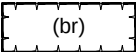
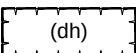
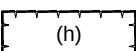
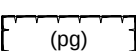
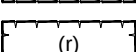
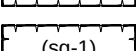
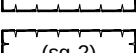
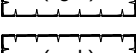
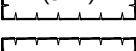
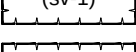
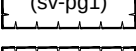
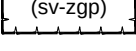
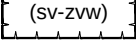
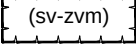
Dubbelbestemmingen

-  WR-A2 Waarde - Archeologie 2
-  WS-WK Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

-  geluidzone - industrie

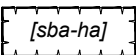
Funcieaanduidingen

-  (br) brug
-  (dh) detailhandel
-  (h) horeca
-  (pg) parkeergarage
-  (r) recreatie
-  (sg-1) specifieke vorm van groen - 1
-  (sg-2) specifieke vorm van groen - 2
-  (sv-k) specifieke vorm van verkeer - kade
-  (sv-1) specifieke vorm van verkeer - 1
-  (sv-pg1) specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1
-  (sv-zgp) specifieke vorm van verkeer - zoekgebied gehandicapten-parkeerplaatsen
-  (sv-zvw) specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verbindingsweg
-  (sv-zvm) specifieke vorm van verkeer - zoekgebied verkeersmaatregelen
-  (tu) tunnel

Bouwvlakken

-  bouwvlak

Bouwaanduidingen

-  [sba-ha] specifieke bouwaanduiding - hoogteaccent

Maatvoeringen

-  33 maximum bouwhoogte (m)
-  5/7 maximum goothoogte (m)
maximum bouwhoogte (m)

project:
Parkhaven

gemeente:
Rotterdam

fase:
Bestemmingsplan

opdrachtgever:
Ontwikkelcombinatie ParkHaven

datum : 4 december 2025

schaal : 1 : 1.500

identificatienummer: NL.IMRO.0599.BP2186Parkhaven-va03

ondergrond: o_NL.IMRO.0599.BP2186Parkhaven-va03

