

CITY LIVING STUDENTHOTEL

Oostzeedijk 182 – 220



Goede ruimtelijke onderbouwing art. 2.12 Wabo

Versie d.d. 4 augustus 2011

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Ligging en begrenzing	1
1.3. Vigerende bestemmingsplan	2
1.4. Gekozen planopzet	2
2. Beleidskader	3
2.1. Aansluiting ruimtelijk beleid	3
2.1.1. Provincie	3
2.1.2. Gemeente	3
2.1.3. Conclusie	5
2.2. Planologische en bestuurlijke randvoorwaarden	6
3. Gebiedstypering	7
3.1. Archeologie	7
3.2. Historische ontwikkeling	8
3.3. Huidige situatie	9
4. Planbeschrijving	11
4.1. Planopzet	11
4.2. Voorzieningen	12
4.3. Bezoning en uitzicht	12
4.4. Infrastructuur	13
5. Water	16
5.1. Beleidskader water	16
5.2. Samenwerking met de waterbeheerder	17
5.3. Huidig watersysteem	17
5.4. De wateropgave	17
5.5. Conclusie	18
6. Milieu	19
6.1. Beleid	19
6.2. Milieuzonering	23
6.3. Geluid	23
6.3.1. Industrielawaai	23
6.3.2. Verkeerslawaai	23
6.4. Luchtkwaliteit	28
6.5. Bodem	28
6.6. Externe veiligheid	29
6.7. Flora en Fauna	30
6.8. Kabels & leidingen	30

7. Juridische beschrijving	31
7.1. Algemeen	31
8. Financiële uitvoerbaarheid	32
9. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
9.1. Inspraak en overleg	33
9.2. Tervisie	33

Bijlagen:

- 1 Verkeersgegevens
- 2 Invoer akoestisch model
- 3 Ligging waarneempunten
- 4 3D-weergave akoestisch model
- 5 Resultaten geluidsberekeningen wegverkeerslawaaï
- 6 Kosten asfalt
- 7 Resultaten geluidsberekeningen tramverkeerslawaaï
- 8 Gecumuleerde geluidsbelasting
- 9 Bureauonderzoek flora en fauna
- 10 Bodemonderzoek

1. Inleiding

1

1.1. Aanleiding

Het voormalige kantoorpand Oostzeedijk 182 – 220 is in eigendom van City Living. City Living beoogt de herontwikkeling en reconstructie van het pand tot een studentenhotel, met toevoeging van twee extra lagen. Vanwege strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan, dient een uitgebreide omgevingsvergunning voor deze locatie te worden vastgesteld.

1.2. Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt aan de Oostzeedijk, op de hoek met de Willem Ruyslaan, in Kralingen-Crooswijk. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1. Het plangebied betreft het gebouw Oostzeedijk 182 – 220 met een gedeelte van de openbare ruimte aan de voorzijde van het gebouw.



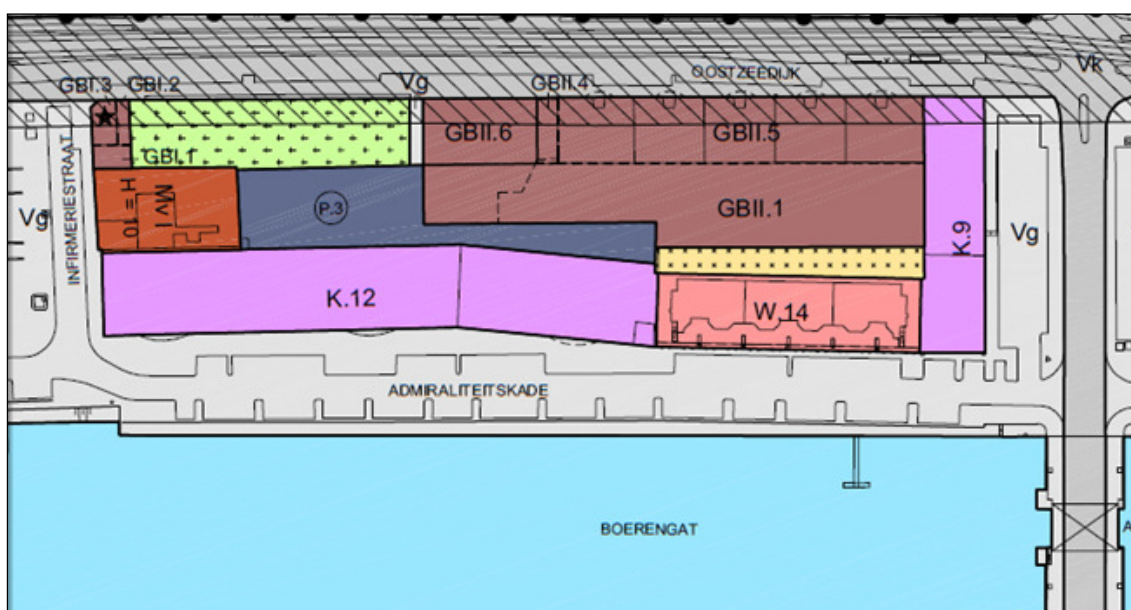
Figuur 1.1. Ligging plangebied

1.3. Vigerende bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Struisenburg, zoals dit is vastgesteld op 8 november 2008, is het gebouw bestemd conform het huidige gebruik. De huidige bestemming is: 'Gemengde bebouwing II' in 5 lagen. De gronden aangewezen voor 'gemengde bebouwing II' zijn bestemd voor bouwwerken waarin zijn toegestaan:

- bedrijven en kantoren met een b.v.o. van maximaal 750 m² per kantoorvestiging op de begane grond en op de verdiepingen;
- maatschappelijke voorzieningen op de begane grond en op de verdiepingen, met dien verstande dat geluidsgevoelige functies niet zijn toegestaan;
- winkels op de begane grond.

De gronden zijn tevens bestemd voor parkeervoorzieningen op de begane grond en ondergronds. Ten slotte rust op deze gronden tevens de bestemming 'waterkering' en 'archeologisch waardevol gebied'.



Figuur 1.2 Uitsnede vigerend plan

1.4. Gekozen planopzet

De herontwikkeling van de gebouwen past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, vanwege de beoogde bouwhoogte en het gebruik. Aangezien de deelgemeente in principe bereid is mee te werken aan deze ontwikkeling, dient een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure doorlopen te worden. De omgevingsvergunning voorziet in de juridische verankering van de ontwikkeling en voorziet in directe bouwtitels.

2. Beleidskader

2.1. Aansluiting ruimtelijk beleid

2.1.1. Provincie

Visie op Zuid-Holland

De Visie op Zuid-Holland is de provinciale structuurvisie. Er is sprake van een zeer kleinschalige ontwikkeling. Er zijn in het provinciale beleid geen specifieke regels opgenomen. De ontwikkeling past wel binnen het beleid van verstedelijking in bestaand bebouwd gebied.

2.1.2. Gemeente

Visie Boerengat-Buizengat

Om de levendigheid in het Boerengat (het water tussen Oostplein en Admiraliteitsstraat) te vergroten is het goed programma (wonen, bedrijfsruimte etc.) toe te voegen. Een plek waar dat zou kunnen is het eerste deel van de bebouwing aan het Boerengat. Bewoners geven echter aan de oude gevels te willen behouden. Dit wordt door dS+V onderschreven. Toekomstige ontwikkelingen zijn alleen mogelijk wanneer de oude gevels behouden blijven. Een oud pand zou bijvoorbeeld de entree tot een eventueel daarachter gelegen woontoren kunnen vormen. Zo kunnen oud en nieuw geïntegreerd worden.

Economische visie 2020

In de Economische visie 2020 is een aantal speerpunten geformuleerd. Voor het speerpunt 'International stad' is de hoofddoelstelling het vergroten van de internationale concurrentiekracht van het Rotterdams bedrijfsleven (vooral kleine en middelgrote bedrijven) en het versterken van het internationaal vestigingsmilieu Rotterdam. Als indicator wordt onder andere gehanteerd: meer internationale studenten aan de Erasmus Universiteit.

Binnen het speerpunt 'Kennisstad' is de hoofddoelstelling het aantrekken van internationale kenniswerkers en studenten.

Koepelnota welstand

Het gebouw dient te voldoen aan de welstandsbepalingen zoals omschreven in de Koepelnota Rotterdam. De projectlocatie valt onder het gebiedstype 'Rivierlocaties'.

Bebouwing binnen het gebiedstype rivierlocaties vormt het 'gezicht' van de stad naar de belangrijkste stedelijke buitenruimte. Daarbij speelt de specifieke ligging een grote rol. In relatie tot de situering spelen de gebouwen op verschillende niveaus in kwalitatief opzicht een grote rol. Zij zijn van invloed op het beeld van de stad als totaal. Voor het functioneren en daarmee de kwaliteit op verschillende niveaus zijn zichtlijnen uiteraard van groot belang, maar daarmee in samenhang ook de coulissenwerking van hoge gebouwen langs de rivier. De bebouwing vormt een 'scherm' tussen water en achterland dat op verschillende manieren is vormgegeven. De afwisseling tussen rivier en oevers geven rivierlocaties een sterke visuele gelaagdheid.

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007. De inzet van de visie is in hoog tempo koers zetten om als stad nog aantrekkelijker te worden voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Als mainport is Rotterdam een stad van internationale betekenis en belangen. Door de stormachtige groei die de economieën van Azië en Oost-Europa doormaken, neemt de internationale concurrentie tussen stedelijke regio's toe. Om voldoende aantrekkelijk te blijven voor bedrijven en werknemers zal Rotterdam deze achterstand moeten inlopen en de modernisering van de economie een flinke impuls geven. Daarvoor moet Rotterdam ook voor verschillende doelgroepen een aantrekkelijke woon- en werkstad blijven en worden. Het tegengaan van selectieve migratie van o.a. hoger opgeleiden, gezinnen en (boven) modale huishoudens is daar een belangrijke component bij.

Om een rol van betekenis te blijven spelen in de internationale concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's, moet Rotterdam een strategie volgen die gericht is op de ontwikkeling van de kennis- en diensteneconomie én die zorgt voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

Investeren in onderwijs

In het kader van de versterking van de economische structuur biedt Rotterdam ruimte aan de kennis- en diensteneconomie.

Onderdeel hiervan is investeren in onderwijs. Rotterdam wil in 2030 op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa zijn. Zowel de stad als het onderwijs heeft baat bij de vestiging van de universitaire en hogeschoolvoorzieningen in het centrum. Dit zal de zichtbaarheid en de aantrekkelijkheid van Rotterdam als internationale kennisstad vergroten. De Erasmus Universiteit is als belangrijke identiteitsdrager in de wijk Kralingen-Crooswijk aanwezig. In dit deel van de stad verblijven veel studenten. Dit gegeven wordt gekoesterd en uitgebreid.

Rotterdamse hbo- en w.o.- instellingen zijn gebaat bij centrumlocaties in de landelijke concurrentiestrijd. Hoger onderwijs dat ook 's avonds in bedrijf is, bevordert bovendien de levendigheid in de binnenstad en biedt mogelijkheden voor herstructurering van bestaande panden (kantoren). Uitbreiding en versterking van dit aanbod moet meer prioriteit krijgen.

Combineren van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze

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

City Living Student hotel

De vestiging van City Living aan de Oostzeedijk in de wijk Kralingen-Crooswijk kan een bijdrage leveren in de uitvoer van de Stadsvisie. Het gaat om een internationaal georiënteerd bedrijf die een ondersteuning biedt in het thema 'investeren in onderwijs' en 'Combineren van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze' uit de visie.

De locatie van het hotel ligt op de 'Kennis-as' die door Rotterdam loopt door het centrum richting de Erasmus Universiteit. Het is pand is een voormalig kantoorpand wat nieuw leven wordt ingeblazen. City Living biedt in de plint van het gebouw een openbare functie aan (café) die de levendigheid van de straat vergroot. Dit versterkt de ingezette gentrificatie in de directe omgeving van de binnenstad en vergroot het draagvlak voor creatieve en culturele voorzieningen. Het uiteindelijk sterker geprofileerde leefmilieu draagt bij aan het tegengaan van selectieve migratie.

Daarnaast levert de vestiging van het hotel een bijdrage aan het 'Combineren van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze' door een afname te bewerkstelligen in het aantal parkeerplaatsen. De voornamelijk internationale studenten nemen geen auto mee. Er wordt

enkel parkeergelegenheden gecreëerd voor de medewerkers van het hotel. Voor iedere gast is er een fiets ter beschikking.

Kortom met het studentenhotel van City Living vergroot Rotterdam haar toegankelijk als internationale kennisstad.

Binnenstad als city lounge, binnenstadsplan 2008-2020

Hoewel de te ontwikkelen locatie net buiten het centrumgebied is gelegen, is het centrum beleid relevant voor de ontwikkeling. De locatie is gelegen op de 'Kennis-as' tussen EUR en centrum/EMC en kan bijdragen aan de visie van 'Student City'. Bovendien is er sprake van herontwikkeling van een architectonisch, beeldbepalend pand tegen de grens van het centrum aan.

Cultuur historisch erfgoed

Één van de belangrijkste punten: inzetten van cultuurhistorisch erfgoed, de monumenten en de architectuur, als kansen bij (her)ontwikkeling.

In de binnenstad is de wederopbouw een belangrijke, onderscheidende karakteristiek. In die zin hoeft de stad niets te verzinnen. De uitdaging is om op een innovatieve manier met het cultuurhistorisch erfgoed gaan, zonder de dynamiek van de binnenstad te kort te doen. Want de geschiedenis van de binnenstad doet ertoe; een stad is ook een emotionele gebeurtenis. Zo heeft ook de binnenstad een eigen verhaal te vertellen, dat binnen de grenzen en erbuiten steeds meer gewaardeerd wordt. Innovatieve, duurzame architectuur is altijd kenmerkend geweest en moet dat in de toekomst blijven. Deze kwaliteiten worden dan ook ingezet bij de verdere ontwikkelingen.

Student City

Student City verwoordt het Rotterdamse beleid om ambitieuze hbo en w.o.-studenten aan te trekken en vast te houden. In dit beleidsprogramma wordt gewerkt met de 'Kennis-as' van de Calandlijn van Woudestein tot en met Coolhaven. Rond deze Kennisas gedijen studenten en starters goed door een concentratie van onderwijsinstellingen en studentenhuisvesting, die verbonden is door de oost-west metrolijn. Om de aanwezigheid van 60.000 studenten in Rotterdam zichtbaarder te maken, benoemt de Kennis-as een aantal kerngebieden ook wel stadsmagneten genoemd. In de binnenstad ligt de focus op het gebied Cool waar Student City en Creatieve economie samenkomen. Hier zijn al veel studenten en creatieve activiteiten gevestigd. Verwacht wordt dan ook dat de studentenpopulatie en de creatieve activiteiten elkaar versterken en deels samenvallen. In dit focusgebied wordt ingezet op onder meer de herontwikkeling van woningen uit de bestaande voorraad en de transformatie van oude kantoorgebouwen (met name aan de Westblaak) voor studentenwoningen of creatieve activiteiten. Hierbij is een actieve bijdrage van particuliere eigenaren, woningcorporaties en de gemeente noodzakelijk.

2.1.3. Conclusie

De beoogde herontwikkeling van het pand past goed binnen het beleid. Hoewel er geen sprake is van een woonbestemming, is er sprake van een aanbod van verblijfsgelegenheid voor beperkte duur (maximaal 10 maanden) aan (internationale) studenten. De kamers zullen met name worden verhuurd aan internationale studenten die voor de duur van een trimester, semester of collegejaar in Nederland zullen studeren. Het hotel biedt een volledig gemeubileerde kamer met voorzieningen als internet en studieruimten.

Het pand waarin het hotel wordt gerealiseerd betreft een architectonisch beeldbepalend plan, dat ten behoeve van deze bestemming zal worden herontwikkeld en gereconstrueerd. Er wordt derhalve een bijdrage geleverd aan de cultuurhistorische waarde van de stad.

2.2. Planologische en bestuurlijke randvoorwaarden

Ten behoeve van het project is intensief overleg gevoerd met de deelgemeente Kralingen-Crooswijk en met dS+V afdeling stedenbouw. dS+V heeft de Concept Stedenbouwkundige randvoorwaarden d.d. 17-12-2009 voorgelegd aan de deelgemeente. Op 4 februari 2010 is door de deelgemeente Kralingen-Crooswijk besloten de Stedenbouwkundige randvoorwaarden Locatie SoZaWe Oostzeedijk vast te stellen.

Het uitgangspunt voor de stedenbouwkundige randvoorwaarden is het versterken van bestaande positieve karakteristieken en het toevoegen van meer levendigheid aan het gebied.

De huidige bedrijfsgebouwen hebben een totale hoogte van 20 m, bestaande uit 4 bouwlagen en een kap. De uitstraling van de panden is zeer matig, na een renovatie van jaren geleden, waarbij de gevels zijn voorzien van stucwerk en nieuwe kozijnen. De ontwikkelaar heeft aangegeven de gebouwen zo veel mogelijk te willen terugbrengen in de oorspronkelijke staat. Dit betekent een aanzienlijke kwaliteitsverbetering.

Een dakopbouw zou mogelijk zijn, gezien de variatie in bouwhoogten binnen het gehele bouwblok. Bij de randvoorwaarden is vastgesteld dat twee bouwlagen op het gebouw gerealiseerd kunnen worden. Deze nieuwe dakopbouw moet zorgvuldig worden uitgewerkt.

Door een aanpassing in het bouwplan, de dakopbouw, komt het pand boven de vastgestelde hoogte uit in de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Op 23 en 30 juni 2011 is daarom aan de raad van de Deelgemeente Kralingen-Crooswijk een gewijzigde tekst voorgelegd van de eerder vastgestelde randvoorwaarden. Zij hebben dit aldus vastgesteld:

De wijzigingen betreffend de hoogte van het gebouw voor studentenhuysvesting aan de Oostzeedijk 182-220 en een aanpassing van de gevels van de Oostzeedijk en de hoek Willem Ruyslaan als gevolg van de hoogtewijziging. Het gaat om een verhoging van 1,5-2 meter hoger dan de maximale hoogte die in de vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden is opgenomen, m.a.w.: het toestaan van een dakopbouw in drie lagen in plaats van de bestaande kap, waardoor de bouwhoogte van 19,5 meter wordt verhoogd naar 25,5 meter. In de vastgestelde randvoorwaarden wordt een maximale hoogte van 17 meter plus opbouw van 6,5 meter voorgesteld.

3. Gebiedstypering

3.1. Archeologie

Wet archeologische monumentenzorg

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

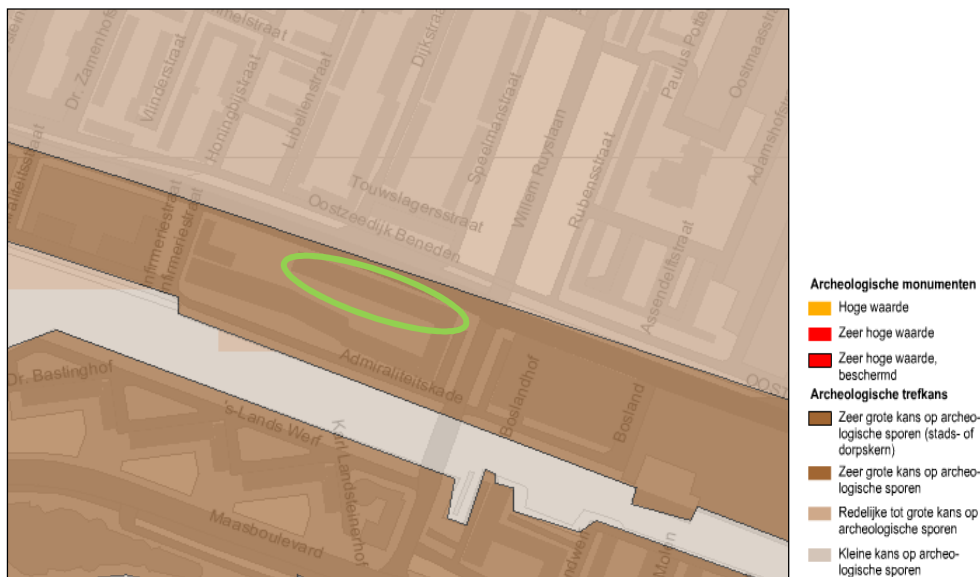
Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

De gemeente Rotterdam heeft nog geen eigen goedgekeurde archeologische waardenkaart. Voor het bepalen van de kans op het aantreffen van archeologische sporen is daarom gebruik gemaakt van de provinciale archeologische waardenkaart. Volgens die kaart (figuur 3.1) heeft het plangebied een zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen.

Conclusie

In het plangebied geldt een zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen. In het toekomstig op te stellen bestemmingsplan zal daarom een dubbelbestemming voor deze locatie opgenomen dienen te worden. Voor de omgevingsvergunning worden in het plangebied geen bodemverstorende werkzaamheden voorzien, zodat het niet nodig is een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren.



Figuur 3.1 Archeologische verwachtingswaarde in het plangebied (groene cirkel) (bron: geoloket provincie Zuid-Holland)

3.2. Historische ontwikkeling

Plangebied

Het 'industriegebouw Oostzeedijk' (nummer 162-220) is ontworpen door Maaskant en Van Tijen. In 1942 is de eerste travee gebouwd, de overige traveeën zijn na de oorlog gebouwd. Deze traveeën hadden een eigen ontsluiting voor de verschillende bedrijfsruimten en waren oorspronkelijk voorzien van de markante hijsinstallatie. Van de oorspronkelijke architectuur is niet veel meer te zien na een renovatie van de gevels.

Omgeving

De locatie is gelegen in het Struisenburg. Van oudsher een buitendijks gebied met allerlei havenactiviteiten. Er waren vestigingen van de V.O.C. en de Admiraliteit in de 17^e en 18^e eeuw. Daarnaast was er allerlei bedrijvigheid zoals molens, een glasfabriek en een ammunitiefabriek.

Het industriële karakter wordt versterkt door de aanleg van een spoorlijn. Deze liep over de huidige Maasboulevard en had een station ter hoogte van het huidige Tropicana, het Maasstation. Langzamerhand kwam er meer woningbouw in het gebied, met name langs de Oostzeedijk.

In 1940 wordt het gebied ernstig getroffen door het bombardement van Rotterdam en komen de plannen om het gebied met een nieuwe dijk te beschermen weer boven water. Pas na 1952 wordt er besloten tot de aanleg ervan, maar daarvoor moesten het Maasstation en het spoorwegtracé definitief verdwijnen.

Op de nieuwe waterkering is de Maasboulevard geprojecteerd, waarlangs 19^e eeuwse woningbouw en de open verbinding met de Maas zijn verdwenen. De Boslandbrug is vervangen door een brug ter hoogte van de Willem Ruyslaan, die het nieuwe woongebied met zijn achterland ontsluit.

De bedrijfsgebouwen aan de Oostzeedijk en het kantoorgebouw aan de Willem Ruyslaan zijn gebouwd volgens de stedenbouwkundige opzet van het Wederopbouwplan. De Willem Ruyslaan was hierin opgenomen als belangrijke verbindingsweg tussen Kralingen en de Maas en heeft een breed profiel met groenstroken aan de weerszijden.

3.3. Huidige situatie

Plangebied

Het gebouw maakt deel uit van een bouwblok tussen de Oostzeedijk en de Admiraliteitskade, met een gemengde bebouwing van kantoor-, bedrijfspanden en appartementen. In figuren 3.2 en 3.3 is de huidige situatie van het pand en de omgeving weergegeven. Het gebouw is even hoog als het westelijk aangrenzend gebouw, maar lager dan het oostelijk en zuidelijk gelegen gebouw in hetzelfde blok. De hoogte van het tegenoverliggende gebouw (aan de voet van de Oostzeedijk) is nagenoeg vergelijkbaar.

Het gebouw staat nu leeg, op enkele commerciële voorzieningen op de begane grond na.

Omgeving

De Oostzeedijk is een belangrijke oost-west verbinding in Kralingen-Crooswijk. Continuïteit in het straatprofiel en bebouwing aan weerszijden is bepalend voor de herkenbaarheid van deze structuurlijn. De bebouwing is gevarieerd. Aan de zuidzijde, dus bovenaan de dijk, staan een aantal lange bouwblokken met bebouwing in 3-5 lagen. De bebouwing onderaan de dijk bestaat uit de koppen van noord-zuid bouwblokken, ook deze hebben een hoogte van 3-5 lagen.

Het gedeelte van de Oostzeedijk tussen Oostplein – Willen Ruyslaan heeft een levendig stedelijk karakter met een menging van voorzieningen, kantoren, horeca en wonen. Dit deel is georiënteerd op het Boerengat, een levendige binnenhaven. Daar staan ook de hogere gebouwen. Op drie plekken is de bebouwing hoger en markanter: Oostplein, kop Honingerdijk en Willem Ruyslaan. Dit zijn de verbindingen met de Maasboulevard en daardoor belangrijk in de structuur van Kralingen.



Figuur 3.2 Aanzicht vogelvlucht huidige situatie (bron: Bing Maps)



Figuur 3.3 Aanzicht Oostzeedijk (bron: Google Maps)

4. Planbeschrijving

4.1. Planopzet

Het gebouw is in eigendom van City Living. City Living beoogt de herontwikkeling en reconstructie van het pand tot een studentenhotel. Gezien de ligging tussen het centrum en de universiteit is de locatie voor deze functie uitermate geschikt.

Het gebouw is oorspronkelijk ontworpen door Maaskant en Van Tijen in de jaren 1940 – 1942 en is gebouwd in 1942 en 1947. Het plan bestaat uit het opknappen van de gevel, onder toevoeging van extra volume door twee lagen op te toppen. Er wordt getracht om te komen tot een zo oorspronkelijk mogelijke (gevel)reconstructie, uitgaande van de situatie waarin het gebouw verkeerde in 1975 na de wijziging door Maaskant. De hoogte van het pand zal dan aansluiten op de hoogte van verschillende gebouwen in het blok. Door de twee extra lagen enigszins terug te laten springen ten opzichte van de gevel, zal het blok vanaf de straat geen massaler aanzicht krijgen.

De geplande hoogte van het pand is 25,4 m. De aan de voorzijde uitstekende gestuukte delen hebben een hoogte van 26,2 m.

Hoewel de geplande hoogte (26,2 m in plaats van 23 m) afwijkt van de eerder vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden, is de geplande hoogte, gelet op de eerder genoemde aansluiting op hoogten uit hetzelfde blok, desondanks aanvaardbaar. Gezien het maatschappelijke belang bij het herontwikkelen en hergebruiken van dit verouderde kantoorgebouw, met een zeer gewilde gebruiksfunctie als studentenhotel, is afwijking verantwoord. De nieuwe functie zal met haar gebruikers de levendigheid en leefbaarheid in deze buurt versterken.

City Living, hanteert de volgende uitgangspunten voor het hotel:

- Het is een 'full service' hotel voor verblijf van één week tot maximaal tien maanden. Gezien de hotelfunctie zijn er voorzieningen als horeca binnen het hotel aanwezig.
- De doelgroep is (buitenlandse) studenten en incidenteel docenten.
- Aanvullend worden in de plint op de begane grond functies gerealiseerd die gericht zijn op de studenten, maar die eveneens een publieke functie kunnen vervullen, zoals fitness. Op de begane grond is eveneens ruimte voor een aantal winkels.

Dit is een concept van studentenwoningen die in Nederland nog niet voorkomt, maar in de Angelsaksische landen vaker voorkomt. Het is gericht op studenten die voor korte tijd in Rotterdam studeren. Het gaat hier vaak om een korte periode van bijvoorbeeld een trimester (maximaal 10 maanden). Daarnaast is het gericht op studenten die buiten het collegejaar niet in hun studentenkamer hoeven te zijn. Deze kamer kan dan bijvoorbeeld gebruikt worden door studenten die naar de Summer School gaan.

De kamers zijn volledig gemeubileerd en voorzien van een eigen badkamer, een tv- en internet aansluiting. Er is toegang tot een volledig ingerichte keuken. Er zijn schoonmakers

en onderhoudsmedewerkers en er is 24 uur per dag bewaking. De manager van het gebouw is bereikbaar voor allerlei vragen. Studenten worden wegwijs gemaakt in de stad en worden eventueel ondersteund in het vinden van onderdak als zij voor een langere periode dan tien maanden willen blijven.

4.2. Voorzieningen

Op de begane grond zal de ontvangstruimte van het hotel zijn. De plint zal daarnaast worden aangevuld met winkels en voorzieningen. De opslag ten behoeve van de winkels en het hotel, housekeeping, fietsenstalling, containerberging, technische installaties (stadsverwarming) en dergelijke vinden plaats in de kelder van het gebouw.

4.3. Bezinning en uitzicht

De zichtlijnen zijn op de Oostzeedijk beperkt: men kijkt min of meer langs het gebouw en de dakopbouw zal niet of nauwelijks zichtbaar zijn (zie ook figuur 3.3). Het gebouw is redelijk goed zichtbaar vanaf de Willem Ruyslaan 'benedendijks', maar in de huidige situatie wordt de achtergrond gevormd door de hoge bebouwing aan de Admiraliteitskade. In figuur 4.1 is door middel van plusjes de zichtbaarheid van de extra bouwlagen vanaf straatniveau weergegeven. Hieruit blijkt dat de twee extra bouwlagen bijna geheel in dit 'zichtvenster' worden opgenomen. Bovendien worden in de gevel verwijzingen aangebracht naar de vijf (voormalige) hijsinstallaties. Het oog van de waarnemers zal zich hieraan binden, zodat wat daarachter gebeurt meer redundant wordt. De gevel van Maaskant is gedetailleerd en opvallend aanwezig: door de gevel van de optoplagen veel minder opvallend te maken, wordt bereikt dat de gewenste gelaagdheid, contrastwerking en harmonie kan plaatsvinden. Het inpassen van de dakopbouw, als intermediair tussen het origineel en de optoplagen speelt hierbij een belangrijke rol.



Figuur 4.1 Zichtlijn

De bewoners van het woongebouw aan de Admiraliteitskade zullen vanuit hun slaapkamerraam 'minder hemel' kunnen zien; gelet op de afstand tussen de gebouwen lijkt dit geen probleem: ook de daglichttoetreding zal door de toevoeging van twee lagen geen invloed hebben.

Wat betreft de bezonning kan gesteld worden dat de gebouwen 'benedendijks' enige hinder zullen ondervinden in de wintermaanden. In de huidige situatie wordt de schaduwgrens namelijk bepaald door de gebouwen aan de Admiraliteitskade. De toevoeging van twee bouwlagen aan de Oostzeedijk is dan een geringe verslechtering in de wintermaanden.

4.4. Infrastructuur

Verkeersontsluiting

Het mobiliteitsgedrag van de bewoners van het studentenhotel (veelal buitenlandse studenten) zal zich met name richten op langzaam verkeer (fiets/lopen) en het openbaar vervoer. Elke bewoner krijgt van de initiatiefnemer een fiets bij betrekking van een appartement. Ervaringen met hetzelfde concept in Londen en Luik hebben geleerd dat ook de gasten niet of nauwelijks met de auto op bezoek komen. Vanuit dit mobiliteitsgedrag bestaat de modal-split dus met name uit de modaliteiten langzaam verkeer (lopen/fietsen) en openbaar vervoer en is nauwelijks extra verkeersgeneratie van autoverkeer te verwachten als gevolg van de ontwikkeling. Wel zullen medewerkers van het studentenhotel aanwezig zijn. Maximaal zal 5 fte personeel gelijktijdig aanwezig zijn. Als gevolg van deze medewerkers bedraagt de verkeersgeneratie maximaal 10 mvt. Er vanuit gaande dat er in meerdere diensten per dag wordt gewerkt, zal er sprake zijn van personeelwisseling. De verkeersgeneratie van het personeel bedraagt naar verwachting niet meer dan 25 mvt/etmaal. Dit zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de aangelegen wegen. Verder verdwijnt de bestaande kantoorfunctie, waardoor eventuele verkeersgeneratie als gevolg hiervan zich niet meer zal voordoen. Per saldo zal er geen sprake zijn van een significante toename van autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling. Er treedt derhalve geen verslechtering op van de doorstroming op de ontsluitende wegen.

Ontsluiting autoverkeer

De ontwikkeling is gelegen in Rotterdam in de deelgemeente Kralingen-Crooswijk. Het gaat om de herontwikkeling van het pand Oostzeedijk 182-220. Door het verlenen van een omgevingsvergunning wordt de mogelijkheid geboden om een studentenhotel te realiseren. Zoals eerder aangegeven wordt er door de bewoners en bezoekers nauwelijks gebruik gemaakt van de auto. Autoverkeer zal met name door verplaatsing van medewerkers ontstaan. De locatie wordt ontsloten via de Oostzeedijk. Deze straat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en verbindt het betreffende stadsdeel vanaf het Oostplein via de Honingerdijk naar de Abram van Rijckevorselweg waar tevens de Erasmus Universiteit ligt. De Abram van Rijckevorselweg biedt aansluiting op de autosnelweg A16 (Rotterdam – Breda). Het profiel van de Oostzeedijk is uitgevoerd met 2x1 rijstrook en een middenstrook voor tramverkeer. Vanaf het Oostplein wordt via de Goudsesingel of de Blaak het centrum van Rotterdam bereikt. De Oostzeedijk loopt min of meer parallel aan de Maasboulevard. De Maasboulevard vormt een belangrijke invalsweg voor Rotterdam. De Willem Ruyslaan vormt een schakel tussen beide straten en voert verder in noordelijke richting naar de Oudedijk en ontsluit dit deel van Kralingen. De Willem Ruyslaan is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Tevens maakt tramlijn 21 gebruik van de Oostzeedijk. De tram heeft deels een eigen strook (middenstrook) en wikkelt deels gemengd met het autoverkeer af. De Maasboulevard is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en 2x2 rijstroken.

De locatie ligt zowel in de nabijheid van het stadscentrum, de universiteit en de autosnelweg A16. De ontsluiting voor autoverkeer is derhalve goed.

Fiets

Het fietsverkeer wordt afgewikkeld via de Oostzeedijk. Ter plaatse van de ontwikkeling is alleen aan de noordzijde een vrijliggend fietspad aanwezig. Fietsers aan de zuidzijde in oostelijke richting worden gemengd met autoverkeer afgewikkeld. Gemengde afwikkeling is niet conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Op andere delen van de Oostzeedijk zijn deels suggestiestroken aanwezig. Het is voor fietsverkeer mogelijk om gebruik te maken van de Oostzeedijk Beneden, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h die parallel aan de noordzijde van de Oostzeedijk loopt. Ter plaatse van de ontwikkeling is er echter geen doorgang naar de Oostzeedijk Beneden. Verder loopt ten oosten van de locatie de Willem Ruyslaan. Ook hier wordt fietsverkeer gemengd met autoverkeer afgewikkeld. Het zuidelijk deel van de Willem Ruyslaan kent parallelwegen, waar het fietsverkeer gebruik van kan maken.

Ter hoogte van de locatie zijn verder trottoirs aanwezig. Langzaam verkeer kan de Oostzeedijk oversteken ter plaatse van de verkeersregelininstallatie op het kruispunt met de Willem Ruyslaan. Het universiteitsterrein (Woudestein Campus) wordt door fietsers binnen 5 minuten bereikt. Verder is het centrum van Rotterdam ook op fietsafstand gelegen. Omdat fietsvoorzieningen grotendeels ontbreken wordt gesteld dat de weginfrastructuur rondom de locatie niet geheel voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de ontsluiting voor fietsverkeer matig is. De relevante bestemmingen zijn wel snel en binnen acceptabele afstand per fiets te bereiken.

Openbaar Vervoer

Er is een tramhalte gesitueerd ter plaatse van de ontwikkeling. De tramperrons bevinden zich op het middeneiland op de Oostzeedijk (tram richting centrum) en op het trottoir aan de zijde van de ontwikkeling (tram richting universiteit). Het middenperron wordt bereikt via de verkeersregelininstallatie op het kruispunt met de Willem Ruyslaan. De tramhalte wordt aangedaan door lijn 21 welke van de De Esch via de Erasmus Universiteit over de Oostzeedijk naar de treinstations Blaak en Rotterdam Centraal naar Schiedam loopt in beide richtingen. De tramlijn heeft een frequentie van 6x per uur (elke tien minuten) op reguliere werkdagen en wordt doorgaans uitgevoerd met het TramPlusmaterieel. In vakantieperioden, weekeinden en 's avonds is de frequentie 3 tot 4x per uur. Op het Oostplein kan overgestapt worden op de metro richting het treinstation Rotterdam Alexander of richting Schiedam/Spijkenisse. De bediening en de frequentie van het openbaar vervoer is goed.

Parkeren

De parkeerbehoefte van onderhavige ontwikkeling is laag, omdat bewoners en gasten, zoals eerder aangegeven, geen gebruik maken van de auto. Rondom de locatie geldt een regime van betaald parkeren. Medewerkers van het studentenhotel komen mogelijk wel met de auto. Zoals eerder aangegeven betreft dit 5 unieke voertuigen. Voor medewerkers van het hotel zal parkeren worden gefaciliteerd in een aangelegen parkeergarage van kantoorgebouw De Admiraliteit. Deze parkeergarage heeft een ingang aan de Oostzeedijk, gelegen aan de westelijke zijde van de ontwikkeling. Om parkeren in deze garage mogelijk te maken, zal de initiatiefnemer een huurovereenkomst aangaan met de eigenaar van de parkeergarage voor de huur van 5 parkeerplaatsen voor de medewerkers.

Verder wordt gesteld dat als gevolg van onderhavige ontwikkeling enkele bestaande functies verdwijnen. Het betreft dan met name enkele commerciële functies in de plint. Hierdoor is er

ook geen parkeerbehoefte meer van deze functies. Deze vrijgekomen parkeerruimte kan deels worden ingezet voor het studentenhotel.

Conclusie

Bewoners en bezoekers van het hotel maken geen gebruik van de auto. Aangezien voor medewerkers middels een huurovereenkomst vijf parkeerplaatsen worden gehuurd in de aanpalende parkeergarage van kantoorgebouw De Admiraliteit en er in de openbare ruimte enkele parkeerplaatsen vrijkomen als gevolg van het vervallen van bestaande functies, worden ten gevolge van onderhavige ontwikkeling geen parkeerproblemen verwacht.

Verkeersveiligheid

Zoals met name gesteld in bij ontsluiting fietsverkeer is het plangebied niet geheel volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. Wel liggen rondom de locatie diverse erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h en relatief weinig autoverkeer waarvan fietsers gebruik kunnen maken. Ook zijn trottoirs aanwezig. De oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer zijn in voldoende mate gewaarborgd via de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Oostzeedijk/Willem Ruyslaan. Er wordt daarom gesproken van een acceptabele situatie.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens (in mvt/etmaal) die ten grondslag liggen aan de milieuonderzoeken staan vermeld in bijlage 1. De verkeersgegevens zijn verstrekt door dS+V Rotterdam, afdeling verkeer en vervoer. Voor de milieuonderzoeken is het maatgevende jaar 2020 geleverd. Tevens is informatie over de voertuig- en etmaalverdeling beschikbaar gesteld. De verkeersgegevens van de relevante wegvakken van de Oostzeedijk, Willem Ruyslaan en de Maasboulevard zijn beschikbaar gesteld.

De verkeersintensiteitgegevens voor de omliggende 30 km/h-wegen zijn gebaseerd op een inschatting door dS+V.

5. Water

5.1. Beleidskader water

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationale Waterplan (NW)
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan
- Bestemmingsplannen blauw gekleurd
- Nota Regels voor Ruimte
- (Ontwerp) Provinciale Structuurvisie
- (Ontwerp) Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Dit is het eerste integrale Waterbeheerplan van Schieland en de Krimpenerwaard. 'Integraal' wil in dit kader zeggen dat het Waterbeheerplan (WBP) het beleid aangeeft voor de vier primaire taken van het hoogheemraadschap, te weten de waterveiligheid (waterkeringenbeheer), het watersysteembeheer (oppervlaktewater en grondwater), het beheer van afvalwaterketen en emissies en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. Het beheersgebied van het hoogheemraadschap behoort tot de meest intensief gebruikte delen van Nederland. De deels zeer diepe polders, de ligging langs de grote rivieren en de invloed van de zee betekenen dat goed waterbeheer een absolute voorwaarde is om hier veilig en verantwoord te kunnen wonen, werken en recreëren. Ook op de langere termijn, onder invloed van ondermeer bodemdaling en klimaatverandering. Als regionale waterbeheerder wil het hoogheemraadschap hier, samen met andere instanties, slagvaardig en met de nodige ambities aan werken. De belangen van samenleving en (water-)natuur, kostenbeheersing, efficiënt en effectief werken en een duurzame, toekomstgerichte aanpak staan daarbij steeds voorop.

Gemeentelijk beleid

In het Waterplan 2 Rotterdam staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Het is nodig om dat vast te leggen, vooral nu steeds duidelijker wordt dat het klimaat verandert. Voor Rotterdam kan die verandering grote gevolgen hebben. Om de stad 'waterproof' te maken

moet er een nieuwe aanpak komen voor de waterberging, de waterkwaliteit en de bescherming tegen het water. De visie in de huidige plannen loopt tot 2030. Dat jaartal is gekozen omdat ook de Stadsvisie vooruitkijkt naar 2030. In de Stadsvisie geeft het gemeentebestuur aan waar het met Rotterdam heen wil: een stad met een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze ontwikkeling én alle maatregelen uit dit waterplan zijn nauw met elkaar verbonden.

5.2. Samenwerking met de waterbeheerder

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke plannen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze omgevingsvergunning wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

5.3. Huidig watersysteem

Het plangebied is gelegen aan de Oostzeedijk 182-220, ten oosten van het centrum van Rotterdam. Het plangebied bestaat momenteel uit een kantorencomplex.

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De Oostzeedijk is aangemerkt als secundaire waterkering. Het plangebied is aangesloten op het gemeentelijke gemengd rioolstelsel.

5.4. De wateropgave

De omgevingsvergunning voorziet in een bestemmingsverandering. Het huidige kantorencomplex wordt omgebouwd naar studentenhotel. Hiervoor zullen in pandige verbouwingen plaatsvinden en zal het complex met twee verdiepingen opgehoogd worden. Deze ontwikkelingen zullen geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse hebben. Er zijn vanwege de aard van de ontwikkelingen geen mogelijkheden het waterhuishoudkundige systeem te verbeteren. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK-houdende bouwmaterialen.

Beheer en onderhoud

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel dient bij het hoogheemraadschap op basis van de Keur een watervergunning te worden aangevraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van water naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder toestemming van het hoogheemraadschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de Keur. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

5.5. Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

6. Milieu

6.1. Beleid

In de paragraaf 6.1 wordt allereerst ingegaan op de beleidsuitgangspunten van de relevante milieu onderwerpen die van toepassing kunnen zijn op het verlenen van de omgevingsvergunning. Vanaf paragraaf 6.2 wordt ingegaan op dit beleid en wat noodzakelijk onderzoek heeft uitgewezen voor deze specifieke locatie.

Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 6.1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 6.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

Stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 75 µg/m ³	tot en met 10 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concen-

- tratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen, uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

In het Besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀.

Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor of water en door buisleidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR wijzigt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in ruimtelijke plannen rekening worden gehouden met afstemming tussen gevoelige functies en milieuhinderlijke functies. Uitgangspunt daarbij is dat nieuwe en bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen functies kan gebruik worden gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Deze afstemming beperkt zich tot de volgende milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Als de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, bijvoorbeeld vanwege de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen, kunnen kleinere richtafstanden worden aangehouden. In dat geval wordt het omgevingstype gemengd gebied gehanteerd en met kleinere richtafstanden gewerkt.

Industrielawaai

Volgens de Wet geluidhinder dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoned te zijn. Bedoelde inrichtingen – vroeger ook wel "A-inrichtingen" genoemd – worden nader genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidszone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

1) Dat wil zeggen 24 uur per dag en gedurende het gehele jaar.

Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van industrielawaai. Nieuwe geluidsgevoelige functies (zoals woningen) binnen de zonegrens zijn niet zonder meer toegestaan. Indien er binnen de 50 dB(A)-contour, de zonegrens van het industrieterrein, geluidsgevoelige functies (bijvoorbeeld woningen) mogelijk worden gemaakt, geldt een onderzoeksplicht. Wanneer er voor een locatie binnen de zone industrielawaai wordt aangetoond dat de geluidsbelasting onder de 50 dB(A) is gelegen, is de bouw van geluidsgevoelige functies op die locatie toegestaan. Bij een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) kan door B&W een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Het maximum van deze hogere grenswaarde is 55 dB(A).

Wegverkeerslawaa

Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Rondom het plangebied zijn drie gezoneerde wegen aanwezig, welke relevant zijn voor de ontwikkeling: de Oostzeedijk, de Willem Ruyslaan en de Maasboulevard. De ontwikkeling is gelegen binnen de wettelijke geluidszones van deze wegen. Binnen en rond het plangebied zijn verder 30 km/h-wegen aanwezig die op basis van hun snelheidsregime niet-gezoneerd zijn. Verder dient ook rekening te worden gehouden met geluidhinder van tramlijn 21, waarvan het tracé over de Oostzeedijk loopt. Deze tramlijn is niet-gezoneerd, maar wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel in het akoestisch onderzoek betrokken.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (art. 1 Wgh). De zonebreedte is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Normstelling

Akoestische relevante situaties

Onderhavig plan heeft betrekking op de realisatie van studentenhuisvesting in de vorm van een studentenhotel. De omgevingsvergunning staat het realiseren van horeca in de vorm van een studentenhotel toe. Omdat het hier derhalve niet om permanente bewoning op basis van een woonbestemming gaat, is een eventuele hogere waardeprocedure voor de ontwikkeling niet aan de orde. Er is echter wel sprake van de langere bewoning (maximaal 10 maanden). Daarom wordt de ontwikkeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd, om te onderzoeken of er sprake is van een acceptabele akoestische situatie. De locatie ligt immers binnen de geluidszones van bestaande gezoneerde wegen. In deze paragraaf wordt voor deze wegen aangesloten bij de systematiek en normstelling uit de Wgh.

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe situaties (nieuwe wegen of nieuwe woningen) bedraagt deze 48 dB.

De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt) en maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen). Maatregelen aan de zijde van de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of vliesgevels worden getroffen wanneer de uiterste grenswaarde wordt overschreden.

Verder wordt de ontwikkeling getoetst in het kader van het Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Rotterdam. Een belangrijke eis hierbij is dat woningen in principe beschikken over een geluidsluwe gevel of buitenruimte. Daarnaast dient altijd de wettelijke binnenwaarde te worden gegarandeerd. Het kan daarvoor noodzakelijk zijn dat geluidsisolerende gevelmaatregelen worden genomen. In het kader van de ruimtelijke procedures komen echter alleen de maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied aan de orde. De gevelmaatregelen komen pas aan de orde in het kader van de daadwerkelijke realisatie van de ontwikkeling. Hieraan wordt bijvoorbeeld getoetst bij een bouw aanvraag.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

Niet-gezoneerde wegen

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager op basis van de Wgh niet-gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. De locatie ligt binnen de invloedssfeer van niet-gezoneerde wegen. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Daarom wordt het akoestisch klimaat als gevolg van de direct aan de locaties grenzende 30 km/h-wegen onderzocht. Bij de daarvoor uitgevoerde berekeningen is voor de verkeersintensiteiten gebruikgemaakt van de gegevens, zoals beschreven in de verkeersparagraaf.

Voor de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de 'methode Miedema', zoals weergegeven in tabel 6.2.

Hierin wordt de geluidsbelasting geclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Omdat de Wgh niet van toepassing is, wordt bij de berekening van de geluidsbelasting geen correctie ex artikel 110g Wgh toegepast.

Tabel 6.2 Lden classificering milieukwaliteit volgens de methode Miedema

Geluidsklasse	Beoordeling
< 50 dB	Goed
50 - 54 dB	Redelijk
55 - 59 dB	Matig
60 - 64 dB	Tamelijk slecht
65 - 69 dB	Slecht

≥ 70 dB

Zeer slecht

Bodem

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen moet worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

De provincie Zuid-Holland hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Als uit het historisch onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

6.2. Milieuzonering

In en rondom het plangebied zijn geen bedrijven gelegen. Wel maakt de omgevingsvergunning een (studenten)hotel, aanvullende horeca, detailhandel en een sportschool mogelijk. Op grond van bovengenoemde VNG-publicatie vallen detailhandel en horeca in categorie 1. Een dergelijke studentenhuisvesting is qua milieuhinder te vergelijken met een hotel. Ook een hotel valt in categorie van bovengenoemde VNG-publicatie. Voor deze categorie geldt een richtafstand van 10 m ten opzichte van een rustige woonwijk. Een sportschool valt op grond van bovengenoemde VNG-publicatie in categorie 2. Voor deze categorie geldt een richtafstand van 30 m ten opzichte van een rustige woonwijk. Aangezien het plangebied direct aan woningen grenst, wordt niet aan deze richtafstanden voldaan.

Het plangebied ligt aan de Oostzeedijk, een drukke weg die de wijk Kralingen met de A16 verbindt. Momenteel zijn in de omgeving van het plangebied detailhandel, horeca en een aantal maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Het plangebied en de omgeving kunnen daarom als gemengd gebied beschouwd worden. Binnen een dergelijk gemengd gebied worden activiteiten uit categorie 2 van bovengenoemde VNG-publicatie in de directe omgeving van woningen toelaatbaar geacht. Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect milieuhinder en omliggende functies staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

6.3. Geluid

6.3.1. Industrielawaai

Het plangebied ligt net buiten de geluidszones van het industrieterrein Feijenoord. Ook de geluidszone van de industrieterreinen langs de Nieuwe Maas (Waal- & Eemhaven en Maas- & Rijnhaven) reiken niet tot het plangebied. Geconcludeerd wordt dat het aspect Industrielawaai de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

6.3.2. Verkeerslawaai

Akoestisch onderzoek gezonde wegen

Berekeningsuitgangspunten

De ontwikkeling is gelegen binnen de geluidszones van de Oostzeedijk, de Willem Ruyslaan en 's Lands Werf. Deze wegen kennen een geluidszone van 200 m in verband met de binnenstedelijke ligging en het wegprofiel van 2x1 rijstroken. Verder ligt de ontwikkeling

binnen de geluidszone van de Maasboulevard. De weg heeft een wegprofiel van 2x2 rijstroken en een binnenstedelijke ligging. De geluidszone bedraagt derhalve 350 m. Voor al deze wegen is een berekening uitgevoerd om de aanvaardbaarheid van het geluidsniveau te kunnen beoordelen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMG 2006). Het akoestisch overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 1.40 van DGMR. Het digitaal terreinmodel (DTM) en de vectorbestanden ten aanzien van aanwezige bebouwing en bodemgebieden zijn ingekocht bij het bedrijf iDelft en ingelezen in het akoestisch model. Op basis van een dxf-ondergrond zijn vervolgens de voor de locatie relevante rijlijnen en de ontwikkelingslocatie ingevoerd. Verder is gerekend met een standaard bodemfactor van 1 (akoestisch absorberend).

De invoer en uitvoer is opgenomen in de bijlagen. Voor de berekeningen is voor de betreffende wegen uitgegaan van de verkeersgegevens zoals weergegeven in bijlage 1. De verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Rotterdam en gelden voor gemiddelde weekdays. Verder is door de gemeente informatie aangeleverd, waarmee de voertuig- en etmaalverdeling berekend is. Tevens is informatie beschikbaar gesteld met betrekking tot wegdektype en maximumsnelheid. In bijlage 1 zijn de ontvangen gegevens van de gemeente opgenomen. De invoer van het akoestisch model per invoeritem is weergegeven in bijlage 2.

Ten aanzien van de berekeningen voor de 30 km/h-wegen zijn de omliggende wegen betrokken in het akoestisch onderzoek. De 30 km/h-wegen zijn in één berekeningsgroep in het akoestisch model opgenomen. De volgende 30 km/h-wegen zijn in deze berekeningsgroep betrokken:

- Honingbijstraat;
- Libellenstraat;
- Robert Baaldestraat;
- Dijkstraat;
- Touwslagersstraat;
- Speelmanstraat;
- Rubensstraat;
- Admiraliteitskade;
- Bosland.

Verder is in het akoestisch onderzoek ook het effect van tramlijn 21 meegenomen. De tram is eveneens in het programma Geomilieu berekend. De intensiteiten zijn bepaald op basis van de geldende dienstregeling².

Op basis van het ontwerp van de ontwikkeling is gerekend op een waarneemhoogte van 7,5 m, 10,5 m, 13,5 m, 16,5 m, 19,5 m, 22,5 m en 25,5 m, omdat het bestemmingsplan een maximale nokhoogte van 27 m toestaat. De waarneempunten op 16,5 m en 19,5 m worden meegenomen als één verdieping, op basis van de ontwerptekeningen³. De hoogte geluidsbelasting van deze bouwlagen wordt als resultaat voor deze bouwlaag genomen. Het aantal wooneenheden per bouwlaag is 22. De representatieve waarneempunten voor de woningen aan de zijde van de Oostzeedijk zijn wnp 001, wnp 003, wnp 004, wnp 006, wnp 007, wnp 009, wnp 010, wnp 012, wnp 013, wnp 015. Een kaart ligging waarneempunten is opgenomen in bijlage 3. Een 3D-weergave van het model is opgenomen in bijlage 4.

² <http://www.ret.nl/?t=timetable>

³ Omdat het akoestisch model maximaal 6 waarneemhoogten kan doorrekenen, is er een model "laag" (t/m 19,5 m) en een model "hoog" (22,5 m en 25,5 m) opgesteld. Als gevolg daarvan komt in de resultatentabellen in de bijlagen dit onderscheid terug

Berekeningsresultaten

De geluidsbelasting ten gevolge van de Oostzeedijk en de Willem Ruyslaan overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. Van de overige gezoneerde bronnen ('s Lands Werf en Maasboulevard) is geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In onderstaande tabel zijn de woningaantallen weergegeven, waarbij de geluidsbelasting hoger ligt dan 48 dB. Een gedetailleerd overzicht van de geluidsbelasting per waarnemepunt en waarnemhoogte is in bijlage 5 opgenomen.

Oostzeedijk		Willem Ruyslaan	
Geluidsbelasting (> 48 dB)	wooneenheden	Geluidsbelasting (> 48 dB)	wooneenheden
59 dB	36	49 dB	20
60 dB	17	50 dB	16
61 dB	44	51 dB	24
62 dB	35	52 dB	12
		53 dB	12
		54 dB	12
		55 dB	6
totaal	132	totaal	102

Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting

De voorkeursgrenswaarde aan de noordgevel van het gebouw wordt ten gevolge van de Willem Ruyslaan en op de noord- en westgevel ten gevolge van de Oostzeedijk overschreden.

Bezien is of met maatregelen de geluidsbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. Er is een aantal maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting denkbaar. Een mogelijkheid is om de functie van de weg, samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid te wijzigen. De Oostzeedijk is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De functie van de weg dient voor een goede bereikbaarheid van de omliggende gebieden te worden behouden. De Oostzeedijk vormt een belangrijke verbinding door Kralingen en verbindt Kralingen met het Oostplein in het westen en de A16 in het oosten. Functiewijziging, wijziging van samenstelling of snelheid van het verkeer zijn derhalve niet mogelijk en stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Maatregelen aan de zijde van de bron, zoals het toepassen van geluidsreducerend asfalt, stuit op overwegende bezwaren van financiële aard. Gezien de omvang van de ontwikkeling dient het asfalt op de Oostzeedijk over een lengte van circa 150 m te worden vervangen door geluidsreducerend asfalt, zoals dunne deklagen B. De kosten hiervan bedragen circa € 55.000, zie bijlage 6. Ook het vervangen van de klinkerverharding op de Willem Ruyslaan zal leiden tot hoge kosten. Bovendien is het toepassen van geluidsreducerend asfalt op het kruispunt met de Willem Ruyslaan niet mogelijk. Door het manoeuvreren van het verkeer, zou het asfalt onderhevig zijn aan forse slijtage.

Maatregelen in het overdrachtsgebied zoals geluidsschermen zijn stedenbouwkundig niet inpasbaar. Ook is het vergroten van de afstand tussen de weg en de ontwikkeling niet mogelijk, omdat het gaat om een bestaand gebouw.

Resultaten niet-gezoneerde geluidsbronnen

30 km/h-wegen

Om de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting van niet-gezoneerde wegen te beoordelen, is voor een de locatie de geluidsbelasting van direct aan de locatie grenzende niet-gezoneerde wegen berekend. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van de gedetailleerde Standaard Rekenmethode II (SRM II). Uit dit onderzoek blijkt dat voor de ontwikkeling een redelijk tot goed akoestisch klimaat geldt ten gevolge van 30 km/h-wegen, doordat de geluidsbelasting maximaal 51 dB bedraagt. Ten gevolge van 30 km/h-wegen is er sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

Tramlijn 21

De nabijgelegen tramlijn is niet-gezoneerd en van toetsing aan de Wgh vrijgesteld. De tramlijn maakt gebruik van de Oostzeedijk. Er zijn geen grenswaarden en er bestaat ook geen verplichting tot akoestisch onderzoek. Wel wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht geboden in het geluid van trams. Derhalve is ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze voor niet-gezoneerde wegen. De berekeningen voor tramverkeer zijn uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II en opgenomen in bijlage 7. Uit onderzoek blijkt dat voor de ontwikkeling een tamelijk slecht akoestisch klimaat geldt, doordat de geluidsbelasting van de tram maximaal 64 dB bedraagt en doet zich aan de gehele noordgevel voor. De geluidsbelastingen als gevolg van dit tramverkeer zijn weergegeven in bijlage 7.

Cumulatie

Over cumulatie kan het volgende worden gezegd. In het gemeentelijk ontheffingsbeleid van Rotterdam⁴ aangegeven dat tramverkeerslawaaï inzichtelijk moet worden gemaakt op basis van cumulatie met het wegverkeerslawaaï. Dit geldt wanneer de tram en het wegverkeer gebruik maken van dezelfde weg. Om die reden is de cumulatie van de geluidsbelasting als gevolg van alle wegen binnen het plangebied inzichtelijk gemaakt. In bijlage 8 is de gecumuleerde geluidsbelasting weergegeven. In de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting wordt geen rekening gehouden met aftrek ex artikel 110g Wgh.

Uit de analyse blijkt dat aan de gevel van de ontwikkeling over het algemeen sprake is van een hoge geluidsbelasting als gevolg van cumulatie. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 69,40 dB en doet zich voor aan de noordgevel van het gebouw, met name aan de oostelijke zijde. Er is op basis van de classificering in de methode Miedema sprake van een slecht akoestisch klimaat als gevolg van cumulatie. Maatregelen aan de gevel, zoals een vliesgevel, coulissenscherm of voorhangscherm zijn mogelijk om de geluidsbelasting ter plaatse van de gevel (te openen delen) te reduceren. Ook kan een dove gevel (gevel zonder te openen delen) worden toegepast.

Vanuit de Wgh is het niet noodzakelijk om gevelmaatregelen te nemen, omdat de geluidsbelasting als gevolg van de afzonderlijke gezoneerde bronnen de uiterste grenswaarde niet overschrijdt. Zoals eerder gesteld, is een hogere waarde, vanwege de bestemming "Horeca" niet aan de orde. Overigens wordt op basis van de Wgh de uiterste grenswaarde van de afzonderlijke bronnen niet overschreden. De gecumuleerde geluidsbelasting, met de bijdrage van tramverkeerslawaaï, wordt aanvaardbaar geacht, omdat tramverkeerslawaaï in het algemeen, op basis van het ontheffingsbeleid van Rotterdam, niet als zeer hinderlijk ervaren wordt. Met name de signalerings- en booggeluiden worden als hinderlijk ervaren. Deze geluidsaspecten worden echter niet in de

⁴ Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder, DCMR, december 2006

berekening meegenomen. Ter plaatse van de ontwikkeling is geen sprake van een bochtige ligging. Signaleringsgeluiden kunnen zich echter wel voordoen ter plaatse van de halte en het kruispunt met de Willem Ruyslaan.

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 69 dB en overschrijdt daarmee de geluidsbelasting van de afzonderlijke bronnen met maximaal 2 dB, omdat de geluidsbelasting van de Oostzeedijk 67 dB bedraagt (exclusief correctie ex artikel 110g Wgh). Dit verschil is relatief gering. Bovendien wordt tramverkeerslawaaï doorgaans niet als zeer hinderlijk ervaren. De geluidsbelasting van de afzonderlijke gezoneerde bronnen overschrijdt verder de uiterste grenswaarde niet. Gezien de aard van de bewoning (tijdelijkheid van een studentenhotel) wordt het akoestisch klimaat als aanvaardbaar beschouwd. Daarom wordt gesteld dat er sprake is van een acceptabele situatie.

Aanvaardbaarheid akoestisch klimaat

In het Ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam is vastgelegd dat bij nieuwe woningen minimaal één geluidluwe gevel en buitenruimte aanwezig moet zijn. De maximale geluidsbelasting ter plaatse van een geluidluwe gevel bedraagt ten gevolge van wegverkeerslawaaï 53 dB, na aftrek conform artikel 110g Wgh. Aan de zuidgevel en grote delen van de westgevel is sprake van een geluidluwe gevel. De noordgevel heeft echter geen geluidluwe gevel. Hierdoor zijn appartementen aanwezig die niet aan de eis van een geluidluwe gevel kunnen voldoen, omdat alle buitengevels van de wooneenheden aan de noordzijde een geluidsbelasting van meer dan 53 dB kennen. De appartementen aan de zuidgevel kunnen daar wel aan voldoen, omdat de maximale geluidsbelasting de waarde van 53 dB niet overschrijdt.

In paragraaf 4.5 van het ontheffingsbeleid wordt gesteld dat in de praktijk situaties voorkomen, waar een woning of appartement geheel aan de geluidsbelaste zijde ligt. In die situatie moet gezocht worden naar alternatieven, bijvoorbeeld in de vorm van een gezamenlijke geluidsluwe buitenruimte. De wooneenheden hebben echter geen of zeer beperkte buitenruimten. Wel kan gesteld worden dat 50% van de wooneenheden aan de geluidsluwe zijde van het gebouw gesitueerd zijn. Verder is het pand gelegen op een zeer geluidsbelaste locatie en gaat het om een bestaand pand met tijdelijke bewoning.

Conclusie

De voorkeursgrenswaarde wordt ten gevolge van de gezoneerde Oostzeedijk en Willem Ruyslaan op een aantal wooneenheden aan de noordzijde van het gebouw overschreden. De uiterste grenswaarde wordt echter niet overschreden. Verder is er ten gevolge van de niet-gezoneerde 30 km/h-wegen sprake van een redelijk tot goed akoestisch klimaat. De gecumuleerde geluidsbelasting, waarin ook het tramverkeerslawaaï vertegenwoordigd is, leidt niet tot onaanvaardbare toenames. Wel is sprake van een hoge geluidsbelasting. Maatregelen aan de gevel kunnen overwogen worden.

Omdat er geen sprake is van een woonfunctie, zijn hogere waarden in het kader van de Wgh niet aan de orde. Op basis van het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat er, mede met het oog op tijdelijke bewoning, sprake is van een acceptabel akoestisch klimaat. De interne geluidbelasting van het pand voldoet aan de normen die worden gesteld in het Bouwbesluit voor een logiesverblijf.

6.4. Luchtkwaliteit

Onderzoek

De omgevingsvergunning maakt de realisatie van een studentenhotel, aanvullende horeca, detailhandel en een sportschool mogelijk. In paragraaf 4.3 is bepaald dat de verkeersintensiteit met 25 verkeersbewegingen/ motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde) toeneemt. Met behulp van de NIBM-tool (<http://www.infomil.nl>) is berekend dat de concentratie stikstofdioxide (NO₂) als gevolg van dit plan met 0,04 µg/m³ en de concentratie fijn stof (PM₁₀) met 0,01 µg/m³ toeneemt. Beide toenames zijn minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Het plan draagt dus niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt wel inzicht gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Met behulp van de saneringstool (www.saneringstool.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, is de luchtkwaliteit bepaald ter plaatse van de Oostzeedijk; een maatgevende weg die direct aan het plangebied grenst. In 2011 bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ hier 27,3 µg / m³. In datzelfde jaar bedraagt de jaargemiddelde concentratie NO₂ hier 33,6 µg / m³. De jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen ter hoogte van de weg onder de grenswaarden van de Wlk. Omdat direct langs de weg wordt voldaan aan de grenswaarden zal dit ter plaatse van het plangebied ook het geval zijn, aangezien de concentraties luchtverontreinigende stoffen afnemen naarmate de locatie verder van de weg is gelegen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Wlk de verlening van de omgevingsvergunning niet in de weg staat. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit is ter plaatse van het plangebied sprake van een goed woon- en leefklimaat.

6.5. Bodem

Onderzoek

In februari 2010 is een verkennend bodemonderzoek[1] 201002046 ter plaatse van het plangebied uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat in het verleden (1950-1970) een chemische wasserij en ververij op deze locatie aanwezig waren. Ook waren hier een olietank en een stookolietank aanwezig. Deze zijn in 1982 respectievelijk 1989 verwijderd. Uit analyse van de grondmonsters blijkt dat in de grond sprake is van een lichte tot sterke verontreiniging met verscheidene zware metalen (koper, lood en zink). In de grond wordt geen verontreiniging aangetoond met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen (VOCL). Het grondwater is licht tot sterk verontreinigd met VOCL. Tevens is sprake van een lichte verontreiniging met enkele zware metalen (koper, lood en zink) en plaatselijk met benzeen. Er zijn visueel geen asbesthoudende materialen aangetroffen. De aangetoonde matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen in de grond en de (sterke) verontreiniging met VOCL in het grondwater zijn in het kader van de Wet Bodembescherming aanleiding tot het laten uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

In april 2010 is dit nader bodemonderzoek[2] 201007085/86/89 uitgevoerd. Dit onderzoek had tot doel het bepalen van ernst en urgentie ten gevolge van de aangetroffen verontreinigingen. In dat kader wordt gekeken naar Humaan, Ecologisch en Verspreidingsrisico van de verontreinigingen. Uit dit onderzoek blijkt dat in de beoogde kantoorruimten geen meetbare verontreinigingen in de lucht aangetroffen zijn. In de kelders

zijn wel overschrijdingen van de toelaatbare concentraties in de lucht gemeten. Deze concentraties in de lucht zijn het gevolg van het uitdampen van verontreinigingen in de bodem. Dit kan tot gevolg hebben dat de verontreinigingen naar de bovenliggende ruimten kunnen verdampen.

Uit de afperkingen blijkt dat de verontreinigingen in de bodem en het grondwater verder is gezakt dan de onderzochte diepte. .

De omvang van de verontreiniging is (nog) niet volledig in kaart gebracht. In het onderzoek wordt daarom geadviseerd om diepere peilbuizen (tot 24 m –mv) te plaatsen in alle richtingen. Hierbij dient ook aandacht geschonken te worden aan de polder ten oosten van de Oostzeedijk. Deze ligt circa 4 meter lager. De kans bestaat dat de verontreinigingen naar deze polder stromen en hier aan de oppervlakte komen. Dit kan humane risico's opleveren. In juli 2010 is het afperkend onderzoek uitgevoerd waarbij is gekeken naar de horizontale en verticale verspreiding van de verontreiniging. Uit de resultaten blijkt dat

- de verontreiniging in verticale zin wordt afgeperkt op ca 20 m – mv
- de verontreiniging in horizontale zin niet wordt aangetroffen buiten de contouren van het gebouw in westelijke, zuidelijke en noordelijke richting en dat in Oostelijke richting alleen op ca 4 m – mv verhogingen worden aangetroffen. Dit houdt tevens in dat in de richting van de polder (Oostzeedijk beneden) geen sprake is van verhoogde waarden.

Geadviseerd wordt daarom om de grond ter plaatse van de Oostzeedijk te saneren en maatregelen te nemen tegen uitdampen van de aanwezige VOCL. In de komende periode wordt nader onderzocht op welke manier zal gebeuren en wordt gestart met de saneringswerkzaamheden.

Conclusie

De huidige bodemkwaliteit is voldoende voor de beoogde functie maar geadviseerd wordt om maatregelen te treffen voor verspreiding en uitdamping. Gezien de geplande saneringswerkzaamheden levert het aspect bodemkwaliteit geen belemmering op voor de verlening van de omgevingsvergunning. De sanering wordt door de initiatiefnemer uitbesteed aan een gespecialiseerd bedrijf GRS Spijker Milieu. Naar verwachting zullen de saneringswerkzaamheden in het najaar van 2010 worden gestart.

De hierboven getrokken conclusie komt voort uit de volgende onderzoeken: GRS Spijker Milieu 201002046, Verkennend bodemonderzoek Oostzeedijk 182-220 te Rotterdam, 8 februari 2010. In opdracht van Benelux Property Group. GRS Spijker Milieu 201007085/086/087, Nader bodemonderzoek Oostzeedijk 182-220 te Rotterdam, 9 april 2010. In opdracht van Benelux Property Group. GRS Spijker Milieu 201013177, Nader bodemonderzoek Oostzeedijk 182-220 te Rotterdam, 19 augustus 2010. In opdracht van Benelux Property Group.

6.6. Externe veiligheid

Uit de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen gevaarlijke stoffen door buisleidingen vervoerd worden. Wel ligt het zwembad Tropicana op 200 m afstand van het plangebied. Bij dit zwembad wordt chloor opgeslagen. Deze inrichting vormt echter geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning. De RP 10⁻⁶-risicocontour is namelijk niet buiten de inrichting gelegen en oor deze inrichting geldt geen invloedsgebied voor het GR.

Uit de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (2009) en de risicoatlassen vervoer gevaarlijke stoffen (Aviv, 2001) dat in en in de omgeving van het plangebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg of over het spoor plaatsvindt. Wel vindt er vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas plaats. Ook dit levert geen belemmeringen op voor de verlening van de omgevingsvergunning. Deze rivier ligt ongeveer

250 m ten zuiden van het plangebied en de PR 10⁻⁶-risicocontour is niet buiten de vaarweg gelegen. Tevens vindt er geen overschrijding van het GR plaats.

6.7. Flora en Fauna

Deze paragraaf betreft een samenvatting van het uitgebreide bureauonderzoek zoals opgenomen in bijlage 9.

Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit een kantorencomplex aan de Oostzeedijk 182-220.

Beoogde ontwikkelingen

Het pand krijgt een andere bestemming. Als gevolg daarvan zullen inpandige werkzaamheden en werkzaamheden aan de gevel plaatsvinden en worden twee verdiepingen bovenop het gebouw geplaatst.

Resultaten onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Deze natuurgebieden liggen op grote afstand van het plangebied en worden niet beïnvloed door de kleinschalige en grotendeels inpandige ingreep. De Natuurbeschermingswet en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

De omgevingsvergunning is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen dat overtredingen van de Flora- en faunawet niet optreden.

De omgevingsvergunning voorziet in een functiewijziging van het pand en de bouw van twee verdiepingen op het pand. De benodigde werkzaamheden ten behoeve van deze ontwikkeling kunnen leiden tot aantasting van te beschermen natuurwaarden.

- In het plangebied komen naar verwachting geen beschermde soorten voor.
- Mocht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden blijken dat er toch vleermuizen of broedvogels aanwezig zijn, dan dient het werk stilgelegd te worden. De werkzaamheden kunnen dan pas hervat worden als de vogels uitgebroed zijn en/of de vleermuizen naar een andere verblijfplaats zijn getrokken. Er dient dan bij de herinrichting van het pand wel rekening meegehouden te worden dat het pand ook na oplevering nog steeds geschikt moet zijn voor de aangetroffen soorten. Als deze maatregelen worden getroffen, is geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk.
- De Flora- en faunawet zal met inachtneming van het bovenstaande de verlening van de omgevingsvergunning niet in de weg staan.

6.8. Kabels & leidingen

Binnen het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Ook zijn er geen hoogspanningslijnen, straalpaden of telecomverbindingen in de omgeving van het plangebied gelegen. Er wordt daarom geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering oplevert voor de uitvoering van het plan.

7. Juridische beschrijving

7.1. Algemeen

Voor de gevallen, waarbij buitenplans afwijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 1° of 2° Wabo niet mogelijk is, biedt de Wabo de mogelijkheid om van het bestemmingsplan af te wijken bij omgevingsvergunning indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Deze ruimtelijke onderbouwing dient bij het indienen van de digitale aanvraag om een omgevingsvergunning beschikbaar te zijn. Op de voorbereiding van een afwijkingsbesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het afwijkingsbesluit is de opvolger van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro (oud) en wordt daarom wel het 'projectafwijkingbesluit' genoemd. Het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro (oud) was een besluit van de gemeenteraad (of B&W na delegatie) waarbij het bestemmingsplan buiten toepassing werd verklaard. De procedure voor een projectbesluit was grotendeels gelijk aan een bestemmingsplanherziening. Tot de Crisis en Herstelwet moest het projectbesluit binnen een jaar zijn ingepast in een ter inzage gelegd ontwerpbestemmingsplan, op straffe van het verlies van de mogelijkheid om leges te heffen. Dit is de reden dat veel gemeenten geen gebruik maakten van het projectbesluit.

Een belangrijk verschil met het projectbesluit Wro is, dat het afwijkingsbesluit het bestemmingsplan niet buiten toepassing verklaart, maar het slechts een eenmalige toestemming om het bestemmingsplan af te wijken is. Bij het projectbesluit bleef, gelet op de begripsbepaling van artikel 1.1, lid 1, onder f Wro (oud), het bestemmingsplan wel buiten toepassing. Een projectbesluit was bij toetsing van een bouwplan daarom een planologisch kader voor de gronden waarop het van toepassing was, al was dat in artikel 44 Woningwet (oud) niet terug te vinden.

De motivering van een afwijkingsbesluit op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo dient dus een goede ruimtelijke onderbouwing te hebben. Artikel 5.20 Bor verklaart voor de inhoud van het besluit de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Bro van overeenkomstige toepassing. Dit zijn de eisen die aan bestemmingsplan worden gesteld en een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo vraagt daarom evenveel voorbereiding als een bestemmingsplan. Een aanvraag om omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo doorloopt de uitgebreide Wabo procedure, zoals bedoeld in artikel 3.10 Wabo, welke zes maanden (+ eventueel zes weken) duurt. Hierbij is de voorbereidingstijd niet inbegrepen.

Bij een nieuwe aanvraag om omgevingsvergunning moet voor gronden, ten aanzien waarvan een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo is verleend, daarom gewoon weer aan het bestemmingsplan worden getoetst.

8. Financiële uitvoerbaarheid

Tegemoetkoming in schade (artikel 6.1 Wro)

De voorgestelde ontwikkeling heeft geen financiële consequenties voor de gemeente Rotterdam. Het bouwplan wordt in opdracht en voor rekening van de ontwikkelaar/exploitant City Living uitgevoerd. De kosten en de risico's van het project worden volledig gedragen door de opdrachtgever.

Grondexploitatie/kostenverhaal (artikel 6.12 Wro)

Artikel 6.2.1 Bro geeft de criteria met betrekking tot de verplichting van de gemeenteraad tot het opstellen van een exploitatieplan om het verhaal van kosten van de grondexploitatie van in de Omgevingsvergunning begrepen gronden te verzekeren. Voor de (ver)bouw van het City Living Studenthotel is deze verplichting aan de orde. Het kostenverhaal wordt in dit geval met een separate (anterieure) overeenkomst verzekerd.

9. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1. Inspraak en overleg

Gezien de beperkte ruimtelijke consequenties is ervoor gekozen geen inspraakprocedure op basis van de gemeentelijke inspraakverordening te laten plaatsvinden. Uiteraard zal wel overleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening plaatsvinden binnen de beslistermijn van de Omgevingsvergunning. De verplichting tot het voeren van vooroverleg berust bij de gemeente. De reacties van de overlegpartners zullen worden meegenomen in deze goede ruimtelijke onderbouwing. De goede ruimtelijke onderbouwing is op grond van het vooroverleg op de volgende punten aangepast: PM

9.2. Tervisie

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing op de voorbereiding van de beschikking op de aanvraag om een omgevingsvergunning, indien de aanvraag betrekking heeft op een activiteit die in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. De ontwerp Omgevingsvergunning is in het kader van afdeling 3.4 Awb van PM tot en met PM ter visie gelegd. In deze periode kan eenieder zijn zienswijze geven op het plan.

