



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DE KOP VAN ZUID

1^e herziening
Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier

maart 2009



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DE KOP VAN ZUID

1^e herziening
Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier

Opgesteld door:

dS+V
Stadsdeel Zuid, team Feijenoord/Kop van Zuid en
Ruimtelijke Ordening, Bureau Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d. 19 maart 2009

Goedgekeurd d.d. 30 juni 2009

Onherroepelijk d.d. 28 augustus 2009

INHOUD

- I Toelichting
- II Voorschriften
- III Bijlagen
- IV Plankaarten (apart bijgevoegd)

I TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. Inleiding	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Vigerend bestemmingsplan	10
1.3 Begrenzing van de eerste herziening	10
2 Beschrijving van het plangebied	11
2.1 Masterplan Wilhelminapier	11
2.2 Archeologie	11
2.2.1. Beleidskader	11
2.2.2. Bewonersgeschiedenis	11
2.2.3. Archeologische potentie	12
2.2.4. Conclusie	12
2.3 Cultuurhistorie	12
2.4. Monumenten	12
2.5. Stand van zaken Wilhelminapier	13
2.6. Stand van zaken Zuidkade	15
3. Ruimtelijk kader	17
3.1 Nota Ruimte	17
3.2 Ruimtelijk Plan Regio 2020	18
3.3 Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010	18
3.4 Nota hoogbouwbeleid Rotterdam 2000-2010	18
4. Planbeschrijving	21
4.1 Ruimtelijk kader Wilhelminapier	21
4.2 Programma Wilhelminapier	21
4.3 Bereikbaarheid en parkeren Wilhelminapier	22
4.4 Zuidkade	23
5. Milieuaspecten	25
5.1 Beleid	25
5.2 Milieueffectrapportage	25
5.3 Geluid	26
5.3.1. Wegverkeer	27
5.3.2. Railverkeer	28
5.3.3. Luchtvaart	28
5.3.4. Industrielawaai	28
5.4 Luchtkwaliteit	29
5.5 Bodem	30
5.6 Externe veiligheid	30
5.7 Flora en Fauna	33
5.8 Duurzaamheid	34
5.9 Water	35
6. Juridische vormgeving	37
7. Financiële uitvoerbaarheid	38
8. Resultaten overleg eindspraak ex art. 10 BRO	39

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding 1e herziening

De Kop van Zuid is anno 2007 een plek die niet meer weg te denken is uit het beeld van de stad. Noord en zuid zijn met de aanleg van de Erasmusbrug en de transformatie van het oude havengebied tot gemengd stedelijk gebied aan elkaar gesmeed. Geleidelijk aan ontluikt een centrum op 2 oevers.

De gedaanteverwisseling van de Wilhelminapier en het deelgebied Zuidkade heeft in belangrijke mate bijgedragen aan het beeld van de Kop van Zuid. De afgelopen jaren zijn er aan de Maaszijde van de Wilhelminapier als uitwerking van het stedenbouwkundig 'masterplan Wilhelminapier' uit 1994 een aantal markante gebouwen verrezen en hebben enkele oude havengebouwen een publieks- en gedeeltelijk woonfunctie gekregen. Verder heeft ook de inrichting van de buitenruimte in sterke mate bijgedragen aan het nieuwe gezicht van het gebied.

In tegenstelling tot andere delen van de Kop van Zuid zoals de Landtong en het Entrepotgebied geldt voor de Wilhelminapier dat de ontwikkeling van het gebied eigenlijk nog maar net op gang is gekomen. Van het gewenste programma is nu nog maar een beperkt deel gerealiseerd. Voor 2015 zullen nog bijna 1.100 woningen, 80.000 m² kantoren en ruim 40.000 m² aan overige voorzieningen, waaronder horeca, hotel en bioscoop, gerealiseerd worden.

Nu een deel van de bebouwing op de Wilhelminapier is gerealiseerd en ook de ruimtelijke context van het gebied sterk is veranderd, is een beperkte bijstelling van de stedenbouwkundige uitgangspunten uit 1994 gewenst. Om deze stedenbouwkundige uitgangspunten vervolgens in de praktijk tot uitvoering te kunnen brengen is het noodzakelijk het vigerende bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991 voor de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade te herzien.

De belangrijkste wijzigingen doen zich voor in de bouwhoogten die in het plangebied mogelijk gemaakt worden. In de bebouwingsstrook langs de Nieuwe Maas aan de noordzijde van het plangebied, wordt de maximale bouwhoogte conform het Hoogbouwbeleid van de gemeente Rotterdam verhoogd van 135 naar 150 meter. Tegelijkertijd wordt de maximale bouwhoogte ter plaatse van de Cruiseterminal en het MSR verlaagd tot 15 meter, overeenkomstig de huidige hoogte van de bebouwing. De maximale bouwhoogte van de bebouwing in de middenzone wordt verlaagd van 70 meter naar 30 meter.

De grootste wijziging in de bouwhoogte heeft betrekking op de bebouwingsstrook aan de zuidzijde van de Wilhelminapier. Om een gelijkwaardiger opbouw van de Wilhelminapier te verkrijgen wordt ook hier hoogbouw geprojecteerd tot 150 meter. Deze hoogbouw wordt net als aan de noordkant afgewisseld met lagere bebouwing van maximaal 40 en 70 meter, zodat alle hoogbouw op de Wilhelminapier een vrij uitzicht heeft naar zowel de Nieuwe Maas als de Rijnhaven.

Om – geluidsgevoelige - woonbebouwing aan de zuidzijde van de Wilhelminapier mogelijk te maken zijn bij enkele bedrijven op Katendrecht maatregelen te worden genomen die de geluidsemissie terug moeten brengen tot een wettelijk niveau. Hiervoor zijn in 2002 met de bewuste bedrijven (Codrico en Provimi) contracten afgesloten. In hoofdstuk 5 van de toelichting worden van de te nemen maatregelen de beoogde effecten weergegeven. Voor de geprojecteerde bebouwing in de zone tussen de 50 dB(A) en de 55 dB(A) dienen voor vaststelling van het bestemmingsplan hogere grenswaarden door provincie Zuid-Holland hogere grenswaarden te worden verleend.

Bij de herziening van het bestemmingsplan zal ook het aangrenzende deelgebied Zuidkade betrokken worden. Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte in het gebied (met name de Wilhelminapier) ligt het in de bedoeling onder de kade aan de Rijnhaven een parkeergarage te bouwen. De kade zelf dient hiervoor verbreed te worden in de richting van het water. Alhoewel er vanwege de vrijstellingsmogelijkheden in het vigerende plan De Kop van Zuid strikt genomen geen strijdigheid is met dit plan wordt deze herziening toch aangegrepen de benodigde ruimte voor de parkeergarage volledig op de plankaart weer te geven. Tevens wordt in deze herziening mogelijk gemaakt om een publiek park langs de nog te verbreden Posthumalaan aan te leggen, gedeeltelijk op het dak van de parkeergarage. Dit park is één van de elementen waarmee inhoud wordt gegeven aan het 'rondje Rijnhaven'.

In de zogenoemde 'oksel' van de Rijnhaven wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt de kade uit te breiden ten behoeve van stedelijke functies, zoals wonen en culturele en recreatieve functies. Tevens wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt in het water naast de verbrede kade, een watergerelateerde recreatieve publieksfunctie, zoals bijvoorbeeld een duikcentrum, te realiseren.

1.2 Vigerend plan

Het vigerende bestemmingsplan De Kop van Zuid is vastgesteld door de gemeenteraad op 12 september 1991, goedgekeurd door gedeputeerde staten op 28 april 1992 en gedeeltelijk onherroepelijk verklaard bij Koninklijk Besluit van 15 juli 1994.

Het vigerende plan De Kop van Zuid is geen gedetailleerd plan, maar een zogenaamd *globaal eindplan*. In een globaal eindplan zijn bestemmingen opgenomen waarbij voor de realisatie van de bestemming geen nader uitwerkingsplan moet worden vastgesteld. In het bestemmingsplan worden 3 bestemmingen onderscheiden: 'stedelijke functies', 'woongebied' en 'onbebouwd gebied'. Binnen deze bestemmingen zijn door middel van de aanduidingen 'voetgangersgebied', 'stedelijke plint' en 'park' accenten aangebracht.

Het plangebied van het vigerende bestemmingsplan De Kop van Zuid is onderverdeeld in 9 deelgebieden, waaronder de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade. Per deelgebied worden door middel van *bebouwingsenveloppes* nadere eisen gesteld aan de bebouwing. Verder is per deelgebied het bij de grondexploitatie aangehouden programma aangegeven. Dit programma is indicatief.

Het bestemmingsplan Kop van Zuid uit 1991 beoogde vooral een instrument te zijn dat het ontwikkelingsproces kan sturen en begeleiden. Dit blijkt ook uit de hoofddoelstelling die in het plan is opgenomen: *"Alle maatregelen dienen primair de herontwikkeling van het plangebied, en wel van verouderd havengebied tot een hoogwaardig binnenstadsgebied, dat - met een geheel eigen identiteit - zowel ruimtelijk als functioneel een aanvulling vormt op het bestaande stadscentrum, maar ook aansluit op de zich al in het kader van de stadsvernieuwing ontwikkelende gebieden op de zuidoever."*

De Kroon onthield in 1994 aan twee onderdelen van het bestemmingsplan haar goedkeuring: Emplacement II: het betreft hier 2 zaken waarbij de Kroon heeft gesteld, dat planrealisatie niet binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar zal geschieden en derhalve nog niet in dit bestemmingsplan geregeld kan worden. Het betreft een eventuele dijkverplaatsing in de zuidpunt van het plangebied (Hilledijk/Rosestraat) en een wegbestemming in het bestemmingsplan van het rangeerterrein van de Nederlandse Spoorwegen en van de tramremise/werkplaats voor onderhoud aan metrovoertuigen van de RET.

Aan die programma-onderdelen die vallen onder de definitie 'geluidsgevoelige bestemmingen' en waarvoor een hogere grenswaarde industrielawaai dan 50 dB(A) dient te worden vastgesteld. Volgens de Wet geluidhinder geldt voor nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 50 dB(A). Daar dit niveau plaatselijk wordt overschreden en de gemeenteraad voor de vaststelling van het bestemmingsplan geen hogere waarde voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting heeft vastgesteld (tot maximaal 55 dB(A)), acht de Kroon woningbouw en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de Kop van Zuid in strijd met de Wet geluidhinder en moet hiervoor alsnog formeel ontheffing voor worden gevraagd.

1.3 Begrenzing van de eerste herziening

Deze eerste herziening richt zich op de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade, de gebieden die administratief tot het centrum gerekend worden.

Het plangebied -bestaande uit de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade- wordt begrensd door de Nieuwe Maas, de Koningshaven, Spoorweghaven, Lodewijk Pincoffsweg en de Rijnhaven.

Het plan kent ten opzichte van het oude plan enkele kleine grenswijzigingen. Deze wijzigingen zijn het gevolg van afstemming met de begrenzing van andere bestemmingsplangebieden.

In de zuidoosthoek van de Rijnhaven overlapt het plangebied van deze herziening een gedeelte van het plangebied van het bestemmingsplan Katendrecht Pols met het oog op extra bebouwingmogelijkheden die in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid in het plan worden ingebracht.

2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 Masterplan Wilhelminapier 1994

Ter uitvoering van het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' is in 1995 een masterplan voor het deelgebied Wilhelminapier gemaakt. Dit plan vormde de stedenbouwkundige basis voor de bebouwing die inmiddels op de Wilhelminapier is gerealiseerd.

Belangrijke ingrediënten van het Masterplan waren bouwhoogte en programma. Aan de noordzijde, ter weerszijden van de Cruiseterminal, was het merendeel van het te realiseren kantoorprogramma geprojecteerd in (kantoor)gebouwen van ieder circa 20.000 m² b.v.o., met een maximale bouwhoogte van 135 meter. In de middenzone is de bouwhoogte van nieuwbouw gerelateerd aan de bestaande, te handhaven bebouwing, te weten 20 tot 25 meter. Aan de zuidzijde is het merendeel van de woningen geprojecteerd in woontorens met een maximale bouwhoogte van 70 meter.

Het masterplan Wilhelminapier 1995 bleef binnen de mogelijkheden en onmogelijkheden van het bestemmingsplan, waar nodig door gebruik te maken van de in het plan opgenomen vrijstellingsbevoegdheid en wijzigingsbevoegdheid.

Het masterplan ging uit van een vaste oeververbinding met Katendrecht.

2.2 Archeologie

2.2.1. Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een voorlopig vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

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

2.2.2. Bewoningsgeschiedenis

Het plangebied omvat een klein deel van het oude eiland Feyenoord, van de voormalige Nieuwe Hille-Buitenpolder, het Zwaansgat en het aangeplempte gebied van de Nieuwe Maas. Het eiland Feyenoord, dat omgeven werd door de Nieuwe Maas en het Zwanegat, wordt reeds in 1441 vermeld. Oorspronkelijk was het als opwas slechts 13 morgen groot.

Door aanpoldering en aanplemping was het in 1814 167 morgen groot. Door het graven van de Noorderhaven ontstond in 1874 het Noordereiland. Het Zwanegat werd vergraven tot Spoorweghaven.

De ondergrond van het plangebied bestaat uit kom- en oeverafzettingen op een afwisseling van Hollandveen en Afzettingen van Gorkum. In een deel van het gebied heeft diepe erosie door de Maas plaatsgevonden. Tijdens de aanleg van de Willemsspoortunnel zijn door het BOOR in deze erosieafzettingen vondsten van verspoeld aardewerk uit het Neolithicum, de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen (8^{ste}-12^{de} eeuw) gedaan. Het geeft aan dat de oevers van de Maas vanouds aantrekkelijk waren voor bewoning.

Het Maasmondgebied heeft zwaar te lijden gehad van overstromingen aan het einde van de 12^{de} eeuw. Mogelijk is het gebied van Feyenoord bij het (her)bedijken van het verloren gegane gebied buiten de toen ontstane Riederwaard komen te liggen. De Riederwaard zelf ging in 1373 ten onder. Ten zuiden van het plangebied vonden vanaf de 15^{de} eeuw (Hillepolder) herbedijkingen plaats. Het Zwaansgat zou in 1373 gevormd kunnen zijn. In de 17^{de} eeuw wist men nog te vertellen dat bij het uitgraven van sloten bij de Hille en Varkensoord boomstronken werden opgedolven "alsmede sware moppen, daer men wil seggen eertijds een clooster gestaen zoude hebben". Dat dit niet denkbeeldig hoeft te zijn, bewijzen de diverse opgegraven funderingen van gebouwen uit de periode vóór 1373 op het eiland IJsselmonde, zoals bijvoorbeeld de kasteelfunderingen in Oud-Charlois en bij Ridderkerk.

2.2.3. Archeologische potentie

In het gebied waar de oude kom- en oeverafzettingen en het veen nog aanwezig zijn, kunnen bewoningssporen vanaf het Neolithicum aanwezig zijn. In recente tijd is het hele plangebied sterk opgehoogd, zodat eventueel aanwezige archeologische waarden uitsluitend in de diepere ondergrond aanwezig kunnen zijn.

2.2.4. Conclusie

Voor het hele bestemmingsplangebied geldt een vrijstellingsbevoegdheid en een aanlegvergunningvereiste voor bouwwerkzaamheden respectievelijk graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 2,50 meter NAP en tevens een terreinoppervlak beslaan groter dan 200 m².

2.3 Cultuurhistorie

In de kaartrapportage Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) Zuid Holland, in 2002 uitgebracht door de provincie Zuid-Holland, worden de gebieden Wilhelminapier en Zuidkade gerekend tot de voormalige "pierehavens".

Pierehavens dateren uit de periode 1880-1925 en zijn oorspronkelijk buiten het historisch stedelijk weefsel maar wel in de nabijheid ervan gesitueerd. Wonen en werken zijn gescheiden. Veelal gaat het om aangeplempte pieren of schiereilanden met rondom gegraven havenbekkens. In het midden van zo'n pier loopt een openbaar toegankelijke weg, geflankeerd door langgerekte pakhuizen aan beide zijden. Tussen de bebouwing door blijft het water zichtbaar. De schepen worden met kranen aan de kade gelost. De stukgoederen gaan aan de kadezijde het pakhuis in en worden via de andere kant verder vervoerd over het spoor of de weg. Zie verder voor een uitvoeriger beschrijving van de historische ontwikkeling van de Kop van Zuid, het vigerende bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991.

De cultuurhistorische waarde van de Wilhelminapier is zeer groot vanwege het feit dat de structuur van het gebied nog geheel intact is en het gebied nog gave monumentale bebouwing kent. En het bijzondere aan de Rijnhaven is het brede havenbekken, waarin schepen ook direct hun spullen kunnen overslaan op rivierboten.

2.4 Monumenten

De gemeente Rotterdam kent een groot aantal panden en gebieden die vanwege cultuurhistorische waarden worden beschermd. Voor de bescherming wordt gebruik gemaakt van bestaand instrumentarium. In het bestemmingsplan zijn geen nadere planologische regelingen opgenomen - behoudens (indien aan de orde) de planologische bescherming die overeenkomstig de Monumentenwet (1988) die dient te rusten op een beschermd dorps- of stadsgezicht. Gemeente Rotterdam maakt onderscheid tussen de volgende gebieden en gebouwen:

Beschermde stadsgezichten (BS)

Rotterdam kent door haar stedelijke omgeving alleen beschermde stadsgezichten. Een beschermd stadsgezicht is een groep van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, onderlinge ruimtelijke structurele samenhang of wetenschappelijke waarde. De bescherming richt zich op de stedenbouwkundige karakteristiek en op een samenhangend geheel van straten en bebouwing. Het gaat om gebieden die ouder zijn dan vijftig jaar (Monumentenwet). Na aanwijzing van een beschermd stadsgezicht dient er binnen twee jaar een bestemmingsplan beschikbaar te zijn waarin de historische kwaliteiten en de relatie tot eventuele toekomstige ontwikkelingen vastliggen (Wet RO).

Wederopbouwaandachtsgebieden

Naast de van rijkswege beschermde stadsgezichten kent Rotterdam in de binnenstad een aantal wederopbouwaandachtsgebieden met een waardevolle samenhang tussen het stratenplan, de invulling van de bouwblokken en de architectuur. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden hoe deze historische kwaliteiten kunnen worden behouden. Betreffende gebieden hebben geen juridische of formele status.

Rijksmonumenten (RM) en Gemeentelijke monumenten (GM)

Een rijks- of gemeentelijk monument kan zijn een gebouw, water, terrein of een ander object dat van nationaal belang is, of van algemeen belang voor Rotterdam is (gemeentelijk monument), vanwege de schoonheid, betekenis voor de wetenschap of de cultuurhistorische waarde. Dit is vastgelegd in respectievelijk de Monumentenwet 1988 en de monumentenverordening Rotterdam 2003. Bij een monument gaat het om één gebouw of complex, zowel buiten als van binnen. Voor een Rijksmonument geldt dat het object tenminste vijftig jaar oud moet zijn. Als vanzelfsprekend is het verboden om wijzigingen aan te brengen aan een beschermd monument zonder vergunning.

Beeldbepalende objecten (BO) en Beeldbepalende gevelwanden (BG)

In Rotterdam is een groot aantal objecten te vinden die geen status hebben als gemeentelijk monument, maar wel van monumentale waarde zijn, zogenaamde *Beeldbepalende objecten*. Voor deze objecten geldt geen wettelijke bescherming, maar de gemeente zet zich wel in om de waarden van deze objecten te behouden. Ook kent Rotterdam monumentale gevelwanden. Deze komen zelden in aanmerking voor een monumentstatus, maar zij bepalen voor een belangrijk deel wel het karakter van de stad. Deze wanden versterken de ruimtelijke kwaliteit en instandhouding wordt dan ook gestimuleerd.

Het plangebied

Binnen het bestemmingsplangebied liggen de volgende Monumenten en/of *Panden met monumentale waarde*:

Adres	Naam/functie	Type	Bouwjaar	Bouwstijl
Koninginnenhoofd 1	Holland Amerikalijn/ Hotel	RM	1901	Overgangsstijl
Prinsendam	Pakhuis Leidsche Veem	RM	1898	Neo-renaissance
Wilhelminakade 52-58	Pakhuizen Celebes, Java, Borneo en Sumatra	BO	1940	Nieuwe Zakelijkheid
Wilhelminakade 68	Las Palmas	BO	Ca. 1940	
Wilhelminakade 699	Vml vertrekhal Holland Amerikalijn	GM	1901	Nieuwe Zakelijkheid

2.5 Stand van zaken Wilhelminapier

De feitelijke ontwikkeling van de Wilhelminapier is opgestart met de herbestemming van een aantal historische gebouwen op de Wilhelminapier, allen rijksmonumenten. De bekendste is ongetwijfeld het Hotel New York, het voormalige hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn (HAL) dat eind jaren '90 na een periode van leegstand een hotel- en restaurantfunctie heeft gekregen. In diezelfde tijd hebben ook de voormalige vertrekhal van de HAL (Cruiseterminal) en het voormalig pakhuis Leidsche Veem een nieuwe functie gekregen. In de Cruiseterminal is nu een horecagelegenheid gevestigd. De overige ruimte doet dienst als ontvangstruimte met douanefaciliteiten voor de passagiers van internationale cruiseschepen en als tentoonstellingsruimte/ feestzaal en onderwijsruimte voor de Marine Safety Rotterdam (MSR). Het Leidsche Veem is omgebouwd tot studentenwoningen. Het gebouw heeft daarvoor aan de zijde van het Wilhelminaplein een nieuwe uitbreiding gekregen met in de plint publieksfuncties, waaronder horeca.

Las Palmas, een mooi voorbeeld van het Nieuwe Bouwen, wordt gerenoveerd en ingevuld met een beeld instituut, een vrije ruimte, creatieve functies, commerciële ruimte en kantoren. Las Palmas zal in het begin van 2007 worden opgeleverd. Voor het gebouw Pakhuismeesteren is een verbouwingsplan t.b.v. winkels/kantoren en woningen in voorbereiding.

Eind jaren '90 is met de oplevering van de Toren op Zuid (KPN) aan de Wilhelminakade de eerste hoogbouw op de Wilhelminapier verschenen. In 2001 verscheen met het World Port Centre op de kop van de Wilhelminapier de tweede toren. Eind 2005 is het gebouw Montevideo met luxe appartementen in een toren van bijna 150 meter hoog en met kantoren en commerciële ruimten gereedgekomen. Deze torens vormen tot dusverre de enige hoogbouw op het schiereiland. De bouw van 'de Rotterdam', een multifunctioneel gebouw met commerciële functies, hotel, kantoren, fitness en woningen, kan bij voldoende huurders voor de kantoren ieder moment opstarten. De bouw van de Rotterdam zal naar alle waarschijnlijkheid in 2008 starten.



Inmiddels is ook de planvorming opgestart voor de resterende hoogbouw tussen het WPC en de Cruiseterminal in de Maaszone (Baltimore) en tussen de al bestaande nieuwbouw van het Luxortheater en Montevideo in de Rijnhavenzone.

Aan de zuidzijde van de Wilhelminapier worden tussen de bestaande nieuwbouw van Montevideo en Luxor nog een 5-tal nieuwe woontorens gerealiseerd. De eerste is New Orleans en zal in 2007 starten. Vervolgens wordt elk volgend jaar met de bouw van een nieuwe torens gestart (San Francisco, Boston, Philadelphia en Havana).

In 2001 is aan de entree van de Wilhelminapier de nieuwbouw van het Luxor theater geopend, waardoor het gebied ook in cultureel opzicht op de kaart is gezet.

In de onderstaande tabel staat in de eerste kolom het programma voor de Wilhelminapier weergegeven zoals dat in het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' uit 1991 is geformuleerd. In de tweede kolom is weergegeven hoeveel er anno 2007 gerealiseerd is in het gebied.

	Indicatief programma Wilhelminapier volgens het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' uit 1991	Gerealiseerd of in aanbouw anno 2007
Kantoren	187.000 m ²	78.908m ²
aantal woningen	1.020	500
overige voorzieningen	49.000 m ²	39.215m ²

Van de oppervlakte aan kantoren is ongeveer een derde gerealiseerd. De oppervlakte aan overige voorzieningen is met het Luxor theater en de horeca in het gebied voor ruim de helft ingevuld. Met de realisatie van Montevideo is de woonfunctie in het gebied fors toegenomen.

De buitenruimte wordt gefaseerd aangelegd rondom de nieuwbouw. Zo is de entree van het gebied zo goed als afgerond na oplevering van het Luxor Theater. De infrastructuur heeft al min of meer zijn definitieve vorm. De Wilhelminapier is met een lus aangesloten op het Wilhelminaplein met de ingang aan de Wilhelminakade en de uitgang aan de Otto Reuchlinweg. Korte dwarsstraten verbinden de twee poten van de lus.

Bij de bouw van het metrostation Wilhelminaplein is onder het verkeersplein ooit een begin gemaakt van een tunnel voor een snelle metroshuttle verbinding naar de kop van de Wilhelminapier. Inmiddels is al lang besloten af te zien van de bouw van deze shuttle verbinding. Het reeds gerealiseerde stukje van de tunnelbuis is in 2005 in gebruik genomen als voetgangerstunnel, met een 'tapis roulant' tussen het metrostation en het entreeplein van de Wilhelminapier.

2.6 Stand van zaken Zuidkade

In het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' uit 1991 is voor het deelgebied Zuidkade het volgende programma geformuleerd.

	Indicatief programma Zuidkade volgens het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' uit 1991	Gerealiseerd of in aanbouw anno 2007
Kantoren	190.000 m ²	181.482m ²
Aantal woningen	490	800
Overige voorzieningen	17.000 m ²	38.404m ²

Het kantorenprogramma is door de realisatie van de Wilhelminahof (o.a. belastingkantoor en gerechtsgebouw) tussen de Posthumalaan en de Laan op Zuid met 82.500 m² voor een belangrijk deel al ingevuld. De Wilhelminatoren gelegen aan het Wilhelminaplein neemt 16.000 m² in beslag. Het in 2002 opgeleverde kantoorgebouw van de Sociale Verzekerings Bank heeft een vloeroppervlakte van ca. 13.000 m². Het in aanbouw zijnde UWV heeft een oppervlakte van 27.000 m². Verder is in 2006 begonnen met de aanleg van de Maastoren. De Maastoren bestaat uit 43.000m² kantoren en kleinschalige commerciële functies in de plint.



Het aanbod van woningen neemt nu ook toe. In 2003 is woongebouw De Rede (plot D) opgeleverd dat 107 woningen en een klein aantal vierkante meters aan plintfuncties omvat. In 2004 werd De Compagnie (plot B&C) opgeleverd. Dit woongebouw langs de Laan op Zuid omvat 182 woningen. Ook in ontwikkeling is de plot Stadswonen (Cité). Hierin zullen 494 kortverblijf (short stay) woningen worden gerealiseerd.

De oppervlakte aan voorzieningen is met het gebouw van hogeschool INHOLLAND ruimschoots ingevuld. De oppervlakte onderwijsvoorzieningen zal nog verder toenemen door een geplande uitbreiding van deze hogeschool van 17.000 m² aan de achterzijde van het huidige hoofdgebouw. Met de bouw van deze uitbreiding is in 2006 aangevangen.

3 RUIMTELIJK KADER

3.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte omvat de visie van het Kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende decennia. Hiermee is het ruimtelijke beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk tot 2030. De Nota heeft een strategisch karakter en richt zich op de hoofdlijnen van het beleid. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid kan worden samengevat als: ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Het kabinet heeft gekozen voor een dynamisch en op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid, met als uitgangspunt 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordering'.

De Nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Daarbij hoort een aangepaste verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties en burgers wordt nodig geacht om problemen effectief aan te pakken en kansen beter te benutten. Aan decentrale overheden en andere betrokkenen wordt - anders dan tot nu toe het geval was - meer ruimte gelaten om tot maatwerkoplossingen te komen. Verantwoordelijkheden worden daarbij zo dicht mogelijk bij burgers en betrokken partijen gelegd.

Als uitgangspunten van de Nota Ruimte gelden:

- ontwikkelingsplanologie;
- decentralisatie van verantwoordelijkheden;
- terugdringen van regeldichtheid en vergroten van transparantie door deregulering;
- de uitvoeringsgerichtheid van het beleidsstuk.

Daar waar wordt gesproken over ruimtelijke kwaliteit gaat het in de visie van het Kabinet om gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. *Gebruikswaarde* heeft betrekking op de mate waarin ruimte op een zodanige wijze voor verschillende functies kan worden benut dat zij elkaar versterken. *Belevingswaarde* betreft vooral de leefomgeving en heeft betrekking op cultureel besef en diversiteit, de menselijke maat, de aanwezigheid van karakteristieke kenmerken en schoonheid. Bij *toekomstwaarde* gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit in de tijd.

In de Nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld welke een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en -uitvoering betrokken partijen. Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets. Het kabinet waarborgt de basiskwaliteit door actief het belang van een aantal meer financiële principes op te nemen in het nationale ruimtelijke beleid. Zo zal bijvoorbeeld gelden dat er géén afwenteling van negatieve effecten van nieuwe activiteiten mag plaatsvinden op het bestaande ruimtegebruik en op functies zoals water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt als uitgangspunt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeers- en vervoerontsluiting en andere investeringen die samenhangen met nieuwe bouwactiviteiten. Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

Zowel de vier grote steden als de middelgrote steden hebben te maken met sociaal-economische en sociaal-culturele problemen, waardoor de leefbaarheid is teruggelopen. Bovendien bestaat er een tweedeling tussen een relatief arme multiculturele stad en een relatief rijk, autochtoon ommeland. De Nota schept voorwaarden om middengroepen voor de stad te behouden. Steden dienen veilig te zijn, een breed scala aan voorzieningen te kennen en meer variatie in het aanbod aan woningen te bieden. Van de totale uitbreiding van de woningvoorraad met 360.000 woningen voor 2030, moet 40 procent plaatsvinden binnen het huidige stedelijke gebied. Herstructurering, stedelijke vernieuwing en transformatie van steden is derhalve van grote betekenis. Daarbij dient ook voldoende aandacht te worden besteed aan ruimte voor (dag)recreatie. Provincie en gemeenten moeten daarom voldoende ruimte reserveren en creëren voor ontspanningsmogelijkheden.

3.2 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, kortweg RR 2020, bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten. De tijdshorizon van het plan is 15 jaar (2005-2020).

Het RR 2020 is opgesteld door Provincie en de stadsregio en is in oktober 2005 vastgesteld.

De kern van het RR 2020 bestaat uit een tienpuntenplan voor de regio, bestaande uit vijf gebiedsgerichte en vijf thematische opgaven. In het RR 2020 zijn al deze punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten.

De opgaven die betrekking hebben op het plangebied van de 1^e herziening van het bestemmingsplan de Kop van Zuid zijn het versterken, verbreden en verdichten van het Internationaal Centrum Rotterdam en het benutten van de regionale kanskaart van de Rivierzones. Met de start van het project De Kop van Zuid zijn beide opgaven al voortvarend opgepakt en begint het beleid zijn vruchten hier al af te werpen.

Een thematische opgave bij de verdere ontwikkeling van de Kop van Zuid is pro-actieve aanpak van de milieuproblematiek. In het geval van de Wilhelminapier valt hier bijvoorbeeld te denken aan een onderwerp als de terugdringing van industrielaai.

3.3 Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

Het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 is het structuurplan van de gemeente Rotterdam. In het RPR 2010 wordt het noordelijk deel van de kop van Zuid gerekend tot het 'centrummilieu'. Het centrummilieu is per definitie stedelijk en gemengd. Er wordt in hoge dichtheden gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Veel voorzieningen en plekken zijn van betekenis voor de stad, de regio en de wijde omgeving. Het centrum is het visitekaartje van de stad.

De woningen in de binnenstad van 2010 zijn toegesneden op de moderne stedeling. Tussen en op de woningen is ruimte gemaakt voor binnentuinen en daktuinen. Het centrum van 2010 is een interessant milieu voor kantoren en ondersteunende bedrijven, zoals kopieerwinkels en lunchrooms. Het centrum wordt volop geëxploiteerd door de vrijetijdsindustrie.

De buitenruimte van het centrum is de huiskamer en het podium van en voor de Rotterdammers en de bezoekers van de stad. Er is op straat daarom weinig plaats voor geparkeerde auto's: deze bevinden zich grotendeels in parkeergarages onder pleinen en gebouwen. Vanwege de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer kan in het centrum het aantal parkeerplaatsen per 1000 bezoekers daarom relatief laag blijven.

De beide oevers hebben zich in 2010 ontwikkeld tot trekkers van formaat voor toerisme en recreatie. Er zijn wandelroutes, attracties, steigers voor rondvaartboten en andere schepen, evenementen, festivals en er is een ruime keuze aan restaurants (Rotterdam Waterfront).

Op 12 februari 2007 heeft het College van B&W de concept Stadsvisie gepresenteerd waarin de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de stad tot 2030 wordt verwoord. De Stadsvisie wordt naar verwachting in juli 2007 vastgesteld, nadat betrokken partijen hier eerst op hebben gereageerd. Alhoewel de Stadsvisie niet de status krijgt van structuurplan kan de Stadsvisie inhoudelijk wel gezien worden als opvolger van het RPR 2010.

De Stadsvisie berust op de twee pijlers 'Sterke economie' en 'Aantrekkelijke woonstad' en kent zijn uitwerking in 13 VIP's (Very Important Projects). Deze 13 gebieden zijn het belangrijkste voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'

Het woonmilieu van de Kop van Zuid, waaronder Rijn-Maashaven, Parkstad en Afrikaanderwijk, is een van deze 13 VIP's. .

3.4 Nota hoogbouwbeleid Rotterdam 2000-2010 (dS+V, 2000)

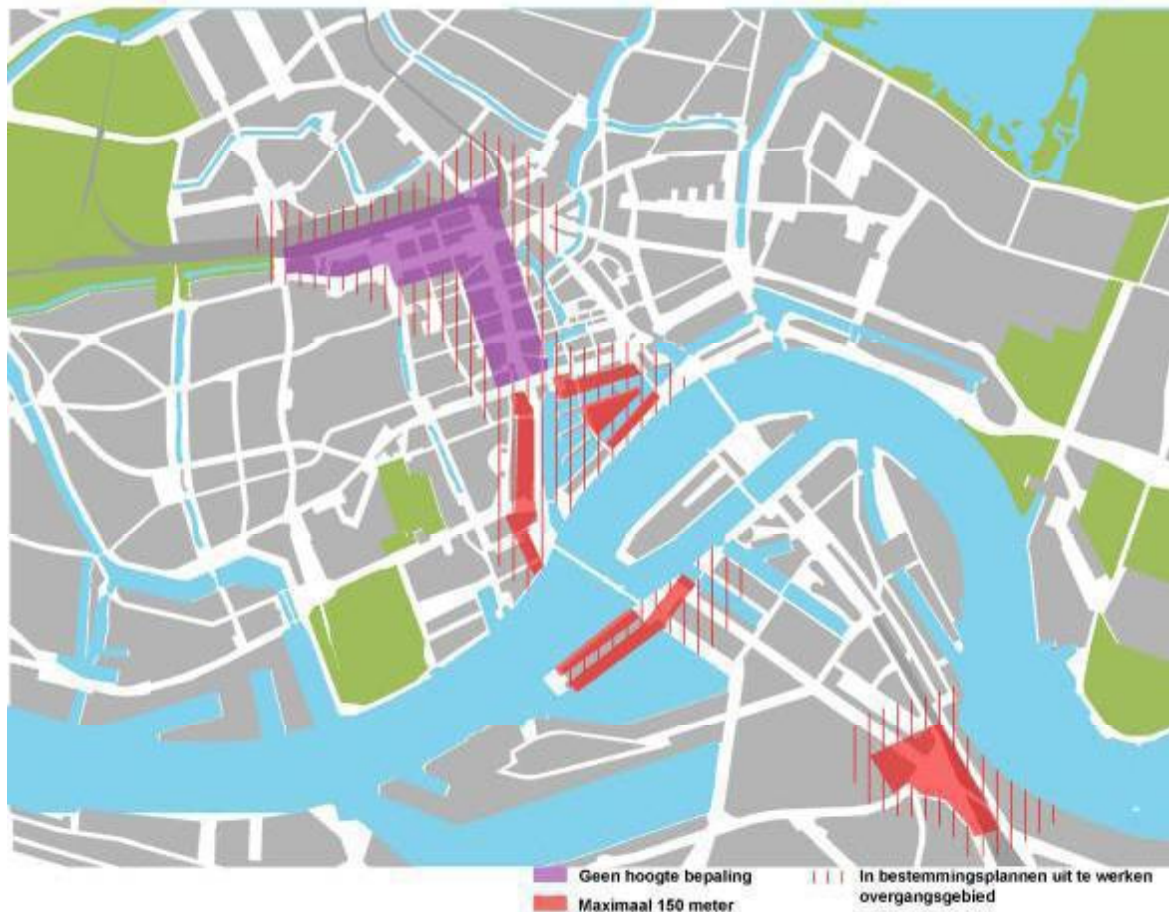
Het hoogbouwbeleid, vastgesteld door de Gemeenteraad dd. 14 dec. 2000, wijst in de binnenstad van Rotterdam een viertal zones aan waar hoogbouw gerealiseerd mag worden, te weten Hofplein (Weena en Coolsingel), Schiedamsedijk en Wijnhaveneiland, Kop van Zuid en Parkstad.

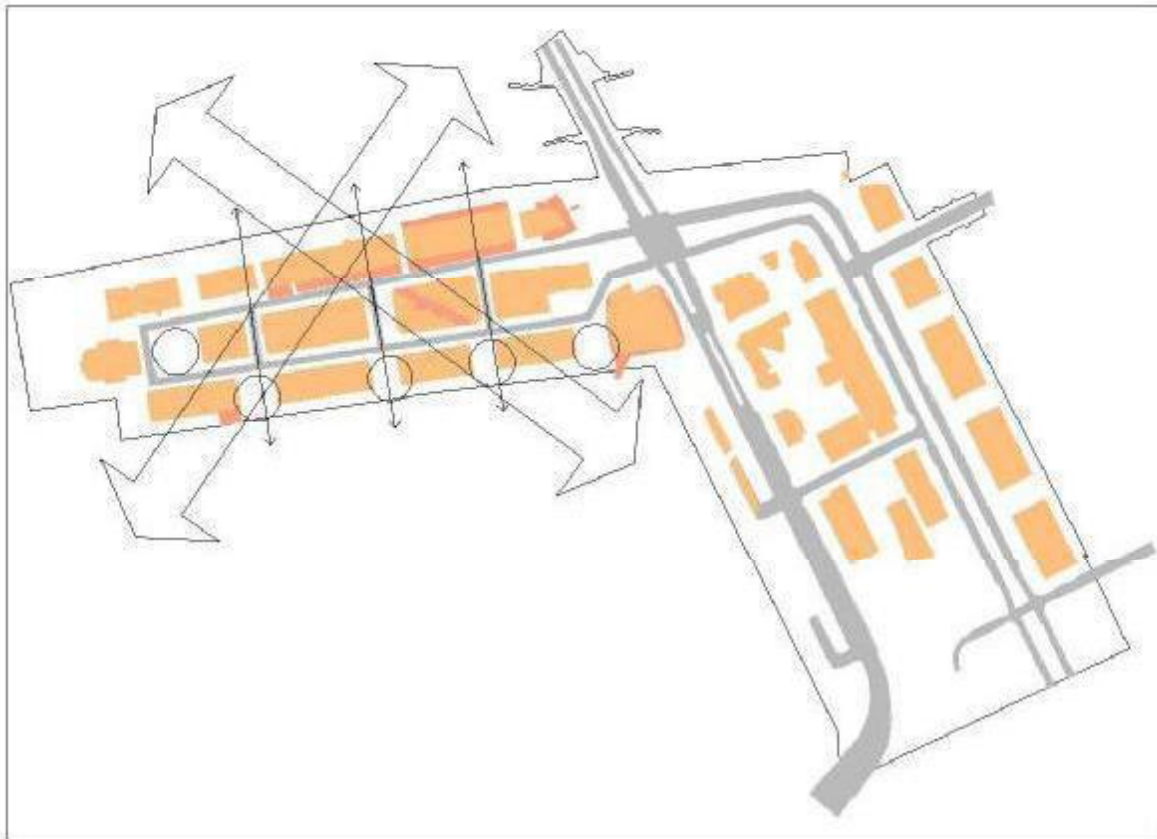
In de zone rondom het Hofplein (Weena en Coolsingel) geldt geen hoogtelimiet: hier is 'superhoogbouw', boven de 150 meter, toegestaan. In de overige hoogbouwzones is een hoogte van 150 meter aangegeven. De hoogbouwzones zijn omgeven door overgangszones. Hier kan semi-hoogbouw gerealiseerd worden om de hoogbouwzones goed aan te laten sluiten op de omliggende wijken.

Op de Wilhelminapier is hoogbouw toegestaan aan de noord- en zuidzijde van het schiereiland. De bebouwingsstrook die centraal over het schiereiland loopt geldt als overgangszone. Ook de kop van de Zuidkade, aan de voet van de Erasmusbrug, valt binnen de hoogbouwzone Kop van Zuid. De overgangszone strekt zich hier uit tot de Veemstraat.

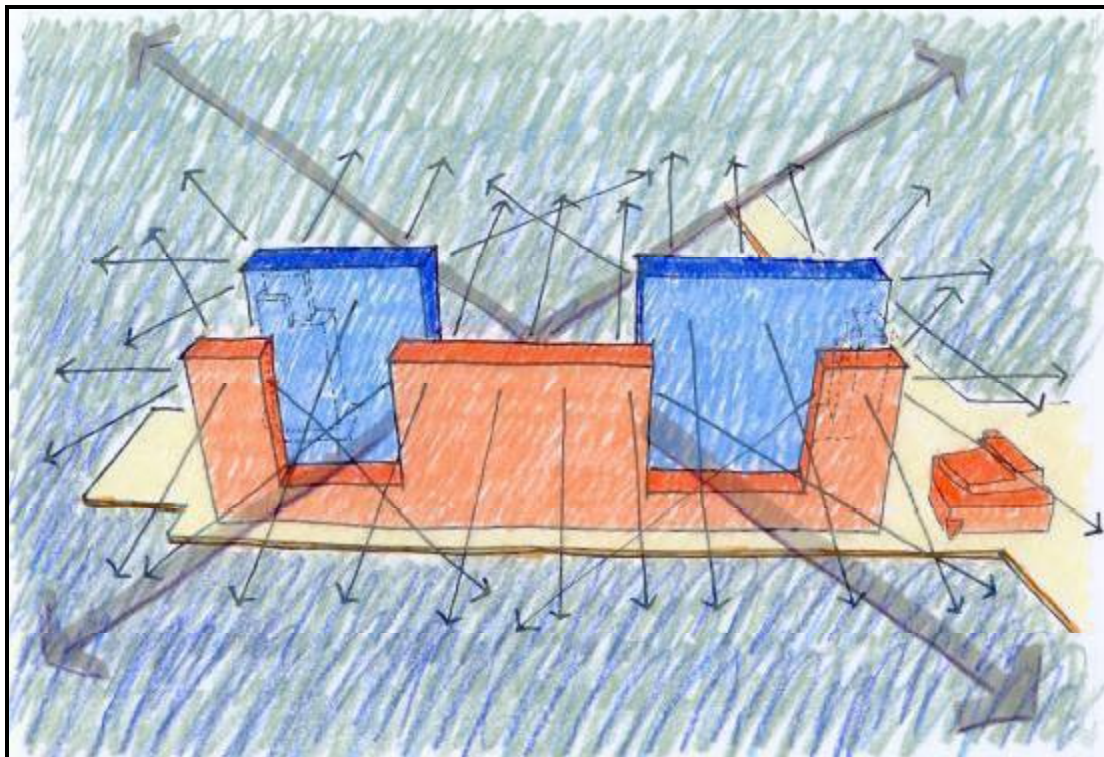
In de hoogbouwnota worden kwaliteitseisen gesteld aan te realiseren hoogbouw. Dit betreft onder andere de aspecten bezonning, windhinder, uitzicht, inrichting openbare ruimte, verkeer en zichtbaarheid van en transparantie naar de rivier.

De hoogbouwnota geeft aan dat de uiteindelijke situering en hoogte in de bestemmingsplannen moet worden uitgewerkt en vastgelegd.





Schema zichtlijnen, pleintjes en zichtzones



Schema afwisseling hoog-laag

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Ruimtelijk kader Wilhelminapier

De planontwikkeling voor de Wilhelminapier kon tot nu toe conform het masterplan Wilhelminapier 1995 plaatsvinden. Gaandeweg ontstond er evenwel op basis van ontwikkelingen in de markt en op basis van nieuwe ideeën en voortschrijdend inzicht ten aanzien van de ruimtelijke opbouw van de Wilhelminapier, behoefte het masterplan Wilhelminapier aan te passen. Hierbij speelde onder andere een rol dat het verblijfs- en leefklimaat op de Wilhelminapier gebaat is bij een grotere menging van functies dan in het masterplan was aangegeven. Dit betekent ook wonen aan de noordzijde van de Wilhelminapier en ook kantoren en voorzieningen aan de zuidzijde van pier. Bovendien is er een tendens naar een steeds grotere mate van functiemenging ook binnen de afzonderlijke gebouwen zelf. In dit perspectief past het idee ook aan de zuidzijde van de pier - met prachtig uitzicht op de Rijnhaven - hoog te bouwen en op de Wilhelminapier een zo ruim mogelijke woningdifferentiatie in vooral het duurdere marktsegment te realiseren.

In de nieuwe ruimtelijke opzet is niet alleen aan de noordzijde, maar ook aan de zuidzijde van de Wilhelminapier langs de Rijnhaven, hoogbouw geprojecteerd. Hierdoor ontstaat een meer gelijkwaardige opbouw van de pier. Door de hoogbouw aan beide zijden van de pier af te wisselen met lagere bebouwing en zó ten opzichte van elkaar te positioneren dat torens nooit recht tegenover elkaar staan heeft alle hoogbouw een oriëntatie naar twee kanten, zowel naar de Nieuwe Maas als naar de Rijnhaven. Bepalend daarbij is de lage bebouwing van de Cruise-terminal en Marine Safety Rotterdam. Alleen bij het begin en eind van de pier staat hoogbouw aan de zuidzijde wél tegenover hoogbouw aan de noordzijde. Dit vormt echter geen bezwaar omdat deze bebouwing ook in de lengterichting van de pier op het water georiënteerd is. De hoogbouw aan de zuidzijde van de Wilhelminapier bestaat op deze wijze uit 6 torens verdeeld over 4 clusters.

Door de onderlinge positie van de laagbouw aan de noordzijde en de laagbouw aan de zuidzijde ontstaan op stedelijk schaalniveau twee zichtzones over de Wilhelminapier, die elkaar diagonaal kruisen. Door deze diagonalen laat de Wilhelminapier vanuit verschillende standpunten in de stad een dynamisch beeld zien. Bewegend van de Parkkade, Westerkade, Willemskade naar de Boompjes is de skyline voortdurend in beweging. Vanaf de Willemskade kijk je recht op de Wilhelminapier en is het beeld 'massief' en 'plat': de laagbouw van de Cruiseterminal wordt gedeeltelijk 'opgevuld' door de hoogbouw langs de kade van de Rijnhaven. Bewegend naar de Parkkade/Westerkade of naar de Boompjes komt er steeds meer diepte in het panorama doordat je ook de zijkanten van de gebouwen gaat zien. Op een gegeven moment kijk je diagonaal over de pier, via de Cruiseterminal en de laagbouw aan de zuidzijde, tussen de hoogbouw door. Vanaf Katendrecht en de Posthumalaan gebeurt hetzelfde.

De hoogbouw aan de zuidzijde bestaat uit losse slanke torens met een maximale bouwhoogte van 150 meter. De lagere bebouwing heeft een maximale hoogte van 40 en 70 meter. Ruime openingen tussen deze torens moeten zorg dragen voor voldoende lichttoetreding naar de achterliggende middenzone. De toegestane hoogte van de bebouwing in de middenzone wordt in deze 1^e herziening teruggebracht van 70 naar 30 meter. De maximale bouwhoogte van de bebouwing aan de noordzijde van de Wilhelminapier wordt verhoogd van 135 meter naar 150 meter.

De verdere details (bebouwingsenveloppes) komen aan bod in de beschrijving in hoofdlijnen die onderdeel uitmaakt van de voorschriften.

4.2 Programma Wilhelminapier

In het bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991 is een indicatief programma opgegeven voor de Kop van Zuid als geheel en voor de verschillende deelgebieden waaronder de Wilhelminapier.

Na meer dan 15 jaar dient het programma voor de Wilhelminapier voor een deel bijgesteld te worden. Dit heeft te maken met het stedenbouwkundig denken over de Wilhelminapier en ontwikkelingen in de markt.

Omdat het nieuwe stedenbouwkundig concept ook uitgaat van hoogbouw langs de zuidzijde van de Wilhelminapier neemt het totale programma op de Wilhelminapier met circa 170.000 m² toe van 380.000 m² tot bijna 550.000 m² bruto vloeroppervlakte.

De toegenomen ruimte wordt ingevuld met extra woningen en voorzieningen. De totale oppervlakte aan kantooruimten zal in totaal circa 7.000 m² kleiner zijn dan men in 1991 voor ogen had.

Bij dit alles dient opgemerkt te worden dat het nieuwe programma als maximum beschouwd dient te worden. Er is dus een verschuiving ten opzichte van het oude bestemmingsplan waarin het programma als indicatief werd aangemerkt. Vanwege meer zekerheden voor derden en de milieuwetgeving is er gekozen voor een maximum programma in plaats van een indicatief programma. Tussen de gebouwen op de Wilhelminapier kan er onderling geschoven worden met hoeveelheden programma, zolang het maar binnen de maximum gestelde hoeveelheid blijft.

	Indicatief programma Wilhelminapier volgens het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' uit 1991	Bijgesteld maximaal programma 2007
Kantoren	187.000 m ²	179.910 m ²
Woningen	1.020	1.575
Overige voorzieningen	49.000 m ²	92.720 m ²
Totaal	380.000 m ²	547.270 m ²

4.3 Bereikbaarheid en parkeren Wilhelminapier

Op basis van het geplande programma is voor de Wilhelminapier een parkeerbalans opgesteld, waarbij rekening is gehouden met onder andere de nieuwe parkeernormering voor woningen. Uit de verkenning van de parkeerbalans voor de toekomstige situatie waarbij de Wilhelminapier is volgebouwd, komt een negatief saldo naar voren: de verwachting is dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan. Het tekort wordt veroorzaakt door het omvangrijke programma en de krap bemeten beschikbare ruimte. Het probleem wordt groter door ophoging van de minimum parkeernorm voor de woonfunctie.

Indien alle bij het programma van de Wilhelminapier behorende parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd op de Pier zelf zou er een bereikbaarheidsprobleem ontstaan omdat het Wilhelminaplein het verkeer niet meer zou kunnen verwerken. De verkeersproductie wordt immers grotendeels bepaald door het aantal parkeerplaatsen op de pier omdat er maar één aansluiting is op het stedelijk wegennet. Om de bereikbaarheid van het gebied te kunnen garanderen is het noodzakelijk een deel van de parkeerplaatsen - en daarmee een deel van de verkeersproductie - te verplaatsen naar een andere locatie. Deze locatie dient zich op loopafstand van de pier (en het programma) te bevinden. Langs de Posthumalaan is de Rijnhaven-parkeergarage voorzien. Hier kan een deel van het vereiste aantal parkeerplaatsen voor het programma van de Wilhelminapier worden ingevuld.

Uitgangspunt voor de parkeerbehoefte van het programma op de Wilhelminapier is de bouwverordening van Rotterdam. Deze geeft aan dat elk programma dat wordt gerealiseerd dient te voorzien in haar eigen parkeervoorzieningen. Hiervoor zijn zogenaamde minimum parkeernormen opgenomen in de bouwverordening.

Om het voorziene parkeertekort op de Wilhelminapier, veroorzaakt door het ruimtegebrek, op te lossen, wordt in het bestemmingsplan een aantal uitzonderingen op de parkeereis van de bouwverordening gemaakt. Voor het overige blijft de bouwverordening van kracht.

- Per locatie is 'dubbelgebruik' van parkeerplaatsen toegestaan. De aanvrager van de bouwvergunning dient juridisch vast te leggen dat hiermee duurzaam aan de parkeereis wordt voldaan.
- (Mede-)gebruik van parkeerplaatsen op een andere locatie op de Wilhelminapier is toegestaan, mits juridisch wordt aangetoond dat deze parkeerplaatsen duurzaam gebruikt kunnen worden ten bate van het programma.
- In de Rijnhavengarage kunnen parkeerplaatsen worden afgenomen ten bate van het programma.

- Parkeerplaatsen, behorend bij kantoor-, horeca- en voorzieningenfuncties alsmede parkeerplaatsen voor woningen, voor zover boven 1 parkeerplaats per woning, binnen 500 meter van de Rijnhanggarage, hoeven niet op de Wilhelminapier gerealiseerd, maar kunnen ook in de Rijnhanggarage. Dit geldt voor de plots 'de Rotterdam', 'New Orleans', 'San Fransisco', 'Philadelphia', 'Boston' en 'Havana' naast het Luxortheater. De Cruiseterminal valt buiten de 500 meter maar kan met zijn specifieke programma ook gebruik maken van de gecombineerde parkeervoorziening aan de Rijnhaven.

Om de bereikbaarheid van de Wilhelminapier voor de toekomst te garanderen zal ieder toekomstig bouwinitiatief worden getoetst op de verkeerskundige consequenties voor de Wilhelminapier.

4.4 Zuidkade

In de onderstaande tabel wordt een nieuw maximum programma gegeven voor het uiteindelijke programma van de Zuidkade. Het kantorenprogramma valt bijna 26.500 m² lager uit dan in 1991 was voorzien. De inschatting voor het aantal woningen en overige voorzieningen (met name onderwijs) is fors hoger. Het totaal aantal vierkante meters loopt op van 275.000 m² naar 382.550 m².

	Indicatief programma Zuidkade volgens het bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991	Bijgesteld maximaal programma 2007
Kantoren	190.000 m ²	216.480m ²
Woningen	490	1.135
Overige voorzieningen	17.000 m ²	48.400 m ²
Totaal	275.000 m ²	382.550 m ²

Naast de huidige Tillemakade langs de Posthumalaan wordt in de nabije toekomst een ondergrondse parkeergarage aangelegd. Deze parkeergarage moet primair het parkeertekort op de Wilhelminapier oplossen en zal voorzien in ongeveer 1200 plaatsen.

De parkeergarage komt tot maximaal tot 100 meter uit de huidige kade van de Rijnhaven te liggen. De plankaart (plankaart 10) is aan deze situatie aangepast.

Deels op het dak van de garage zal een publieke parkstrook worden aangelegd. De bebouwingsmogelijkheid op deze nieuwe kade wordt beperkt tot gebouwen die noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van de garage. Hierdoor blijft het zicht op de Rijnhaven vanaf de Posthumalaan open.

In deze herziening wordt middels een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid gecreëerd om in het water naast de nieuwe kade, een watergebonden recreatieve publieksfunctie te realiseren. Op dit moment wordt de mogelijkheid onderzocht om hier een duikcentrum te realiseren dat de mogelijkheid biedt tot 40 meter diep te duiken. Bij situering, maatvoering en vormgeving moet rekening worden gehouden met in plankaart 10 aangegeven zichtlijnen en met de zichtbaarheid van het water.

De nieuwe openbare parkstrook langs de Posthumalaan vormt een verbinding tussen de ontwikkelingsgebieden Wilhelminapier en Katendrecht Pols en een groen element langs de Stadsas tussen Coolsingel en Zuidplein. Op langere termijn, als de langgekoesterde wens een langzaamverkeersbrug tussen de Wilhelminapier en katendrecht te realiseren is verwezenlijkt, zal het park een schakel vormen in een wandeling over de kades langs de Rijnhaven. Op dit moment vindt een ruimtelijk/programmatische studie plaats naar de recreatieve mogelijkheden van deze kades op langere termijn: het 'rondje Rijnhaven'. Een van de gebieden die in deze studie nader wordt onderzocht is de plek waar de kade langs de Posthumalaan een scherpe hoek maakt met de aansluitende kade van Katendrecht. Het idee is hier de kade uit te breiden in de lijn van de Lodewijk Pincoffsweg, waardoor er een kortere en logische verbinding ontstaat tussen de Wilhelminapier met het Luxortheater, het Rijnhavenpark en Katendrecht Pols met het in ontwikkeling zijnde European Chinese Center (ECC) op Katendrecht. De Lodewijk Pincoffsweg als dwarsverbinding tussen Feijenoord, Kop van Zuid en Katendrecht wordt zo bovendien nadrukkelijker op de kaart gezet. De ruimte die hiermee wordt gewonnen maakt het mogelijk nieuwe bouwvolumes te realiseren.

Het Rijnhavenpark zal daarmee worden opgespannen tussen twee gebouwen: het Luxortheater en het nieuwe gebouw. Het nieuwe gebouw moet, zoals het Luxortheater dat bij de Wilhelminapier doet, door een eigzinnige, autonome vormgeving, het hoekpunt benadrukken.

Bij uitwerking van deze bebouwing zal over de eerste bouwlagen een strook van 15 meter vrij moeten blijven langs de nieuwe kade in het verlengde van de Lodewijk Pincoffsweg, teneinde een goede verbinding naar Katendrecht te kunnen maken. In de bebouwing zullen stedelijke functies, waaronder woningen en publieksgerichte recreatieve, culturele en/of educatieve voorzieningen worden ondergebracht.

Bovengenoemde ontwikkeling in de hoek met Katendrecht bevindt zich op dit moment in een stadium van eerste ideevorming in het kader van de studie 'Rondje Rijnhaven'. Het vormt een serieus idee dat echter nog niet ver genoeg is uitgewerkt en waarvoor nog geen exploitatieopzet kan worden gemaakt. Het is om die reden nog te vroeg om het als concrete bestemmingswijziging in deze 1^e herziening op te nemen. Daarom is er voor gekozen te volstaan met het opnemen van een Wijzigingsbevoegdheid (artikel II, B) om de bestemming "Stedelijke functies" met de aanduiding "Voetgangersgebied" te kunnen wijzigen in de bestemming "Stedelijke functies" zonder de aanduiding "Voetgangersgebied".

5 Milieu

5.1 Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 – 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving;
2. richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau;
3. veiligstellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit;
4. waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden;
5. het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen;
6. veiligstellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn;
7. de eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

5.2 Milieueffectrapportage

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Sinds 29 september 2006 bestaan er in de Nederlandse wetgeving twee soorten milieu-effectrapportage; een m.e.r. voor projecten en een m.e.r. voor ruimtelijke plannen. Een planmer is nodig voor die plannen en programma's die wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven zijn die *het kader vormen* voor toekomstige projectmer-plichtige of projectmer-beoordelingsplichtige besluiten. Een planmer is eveneens nodig voor plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet. De 1^e herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid vormt niet het kader voor een toekomstig projectmer-(beoordelings)plichtig besluit. Er ligt geen Vogel- en Habitatrichtlijngebied in de buurt van de Kop van Zuid. Er hoeft daarom ten behoeve van de 1^e herziening geen planMER te worden opgesteld.

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage wordt een onderscheid gemaakt in projectmer-plichtige projecten en projectmer-beoordelingsplichtige projecten. Voor een projectmer-plichtig project moet een m.e.r.-procedure worden gevoerd. Bij een projectmer-beoordelingsplichtig project moet het bevoegd gezag beoordelen of uitvoering van het project tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden. Is het antwoord ja, dan moet een m.e.r.-procedure worden gevoerd.

Het bestemmingsplan Kop van Zuid wordt herzien omdat de inzichten over de gewenste maximale bouwhoogte op verschillende locaties is gewijzigd. De 1^e herziening moet in het kader van de milieu-wetgeving worden gezien als een zelfstandig plan. Bij alle ontwikkelingen binnen het plangebied van de 1^e herziening die nog niet zijn gerealiseerd of vergund moeten de gevolgen voor het milieu worden onderzocht. De 1^e herziening maakt de realisatie mogelijk van 1.574 woningen en 199.500 m² bruto vloeroppervlak (b.v.o.) aan kantoren en commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De bouw van 2.000 woningen of de realisatie van een stadsproject van 200.000 m² b.v.o. aan niet-woonfuncties is projectmer-beoordelingsplichtig. Het bouwprogramma in de 1^e herziening ligt net onder de het aantal m² b.v.o. dat in het Besluit milieu-effectrapportage bij een stadsproject is aangegeven. Uit jurisprudentie blijkt echter dat de getallen in de lijst van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten als indicatief moeten worden gezien, ook als het programma de drempelwaarde benadert moet er een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

Bij een m.e.r.-beoordeling moet door het bevoegd gezag (de gemeenteraad) worden beoordeeld of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden verwacht door realisatie van dit project, al dan niet in samenhang met andere ontwikkelingen in de omgeving. Wat de milieugevolgen van het realiseren van het bovengenoemde programma zijn is onderzocht ten behoeve van de 1^e herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid (en in beeld gebracht in deze milieuparagraaf). De resultaten van deze onderzoeken zijn gebruikt bij de m.e.r.-beoordeling. Uit de milieu-onderzoeken blijkt dat realisatie van het programma dat de 1^e herziening mogelijk maakt geen belangrijke nadelige effecten op het milieu tot gevolg heeft. Naast de gevolgen voor het milieu is bij de beoordeling eveneens gekeken naar de mogelijke meerwaarde van een m.e.r.-procedure. Omdat er geen wezenlijk andere alternatieven denkbaar zijn voor het te realiseren programma heeft het opstellen van een MER geen meerwaarde t.o.v. de reeds uitgevoerde milieu-onderzoeken. Om deze redenen heeft de gemeenteraad besloten dat er voor de ontwikkelingen die de 1^e herziening mogelijk maakt (het project) geen projectmer hoeft te worden opgesteld. Dit besluit is als bijlage in de 1^e herziening opgenomen.

5.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industriellawaai. 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. In de 1^e herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid is alleen van het eerste sprake. Ten behoeve van de 1^e herziening is door het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is bij elke bebouwingslocatie waar nog niet is gebouwd of waar nog geen bouwvergunning voor is afgegeven de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer, railverkeer en industrie berekend. Hoewel een groot deel van de nieuwbouw uit (niet geluidsgevoelige) kantoren zal bestaan is elke bouwlocatie in het onderzoek meegenomen omdat de 1^e herziening overal de realisatie van woningen en andere geluidsgevoelige functies mogelijk maakt.

In de onderstaande tabel is aangegeven welke locaties zijn onderzocht en van welke bronnen de geluidsbelasting afkomstig is. De hoogte waarmee is gerekend is de hoogte die de 1^e herziening maximaal mogelijk maakt. De nummers bij de locaties komen overeen met de nummers op de bij het plan gevoegde milieukaart.

nr.	Bouwplan	max. hoogte	Wegverkeerslawaaai	Railverkeers-lawaaai	Industriellawaai
1.	De Rotterdam	150	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg, Erasmusbrug	-	Maas-/Rijnhaven
2.	Baltimore	150	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg,	-	Maas-/Rijnhaven Waal-/Eemhaven
3.	Pakhuis-meesteren	40	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg, Statendam, Edam	-	Maas-/Rijnhaven

nr.	Bouwplan	max. hoogte	Wegverkeerslawaaai	Railverkeerslawaaai	Industrielawaaai
4.	Las Palmas	40	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg, Westerdam, Statendam	-	Maas-/Rijnhaven
5.	Chicago	40	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg, Diemerdijk, Westerdam	-	Maas-/Rijnhaven Waal-/Eemhaven
6.	Philadelphia	70	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg	-	Maas-/Rijnhaven
6.	Havana	150	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg, Posthumalaan	-	Maas-/Rijnhaven
7.	San Francisco	70	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg	-	Maas-/Rijnhaven
7.	Boston	70	Wilhelminakade, Otto Reuchlinweg	-	Maas-/Rijnhaven
8.	Oksel Rijnhaven	70	Posthumalaan	metro (traject 625)	Maas-/Rijnhaven
9.	Rijnpoort 2	70	Posthumalaan, Laan op Zuid, Veemstraat	-	Maas-/Rijnhaven
10.	Head office	70	Laan op Zuid, Stieltjesstraat	-	Maas-/Rijnhaven

5.3.1 Wegverkeer

Als in een zone langs een weg nieuwe situaties mogelijk worden gemaakt, dan moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximum snelheid. In het akoestisch onderzoek kunnen wegen waar een snelheid van maximaal 30 km/u geldt buiten beschouwing blijven. In de onderstaande tabel is de zonebreedte aangegeven.

Breedte geluidszones langs wegen

Soort gebied	Stedelijk gebied		Buitenstedelijk gebied		
	1 of 2	3 of meer	1 of 2	3 of 4	5 of meer
Zonebreedte	200 meter	350 meter	250 meter	400 meter	600 meter

Plangebied

Voor wegverkeerslawaaai zijn de berekeningen uitgevoerd overeenkomstig het "Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaai 2002" (RMW 2002) zoals omschreven in de Wet geluidhinder (Wgh). De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma WinHavik (versie 6.56) van DirActivity software. Dit programma maakt gebruik van het Royal Haskoning rekenhart voor wegverkeerslawaaai (versie 10).

Uit de resultaten blijkt dat bij alle locaties de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden vanwege het wegverkeerslawaaai. Het tramlawaaai wordt, conform het "Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder" van de gemeente Rotterdam, niet getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen kan echter wel worden opgemaakt dat bij de Laan op Zuid het tramverkeerslawaaai maatgevend is. De geluidsbelasting vanwege het tramverkeerslawaaai is 2-3 dB(A) hoger dan de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaai.

Omdat het treffen van maatregelen uit onder andere stedenbouwkundige en financiële overwegingen niet wenselijk is, zullen voor de locaties waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden hogere waarden worden aangevraagd. In de onderstaande tabel is aangegeven welke hogere waarden voor de verschillende locaties worden aangevraagd.

Deze hogere waarden kunnen worden aangevraagd op grond van de in artikel 2, lid 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen genoemde voorwaarde, dat er sprake is van een opvulling van een open plaats tussen aanwezige bebouwing en dat er sprake is van het vervangen van bestaande bebouwing.

nr.	locatie	<i>aan te vragen Hogere Grenswaarde per wegvak</i>
		Wegverkeerslawaaai
1.	De Rotterdam	Wilhelminakade 64 dB(A), Erasmusbrug 57 dB(A)
2.	Baltimore	Wilhelminakade 57 dB(A)
3.	Pakhuismeesteren	Wilhelminakade 62 dB(A), Otto Reuchlinweg 61 dB(A), Statendam 54 dB(A), Edam 59 dB(A)
4.	Las Palmas	Wilhelminakade 61 dB(A), Otto Reuchlinweg 59 dB(A), Westerdam 59 dB(A), Statendam 60 dB(A)
5.	Chicago	Wilhelminakade 60 dB(A), Otto Reuchlinweg 60 dB(A), Diemerdijk 59 dB(A), Westerdam 58 dB(A)
6.	Philadelphia	Otto Reuchlinweg 65 dB(A)
6.	Havana	Wilhelminakade 52 dB(A), Otto Reuchlinweg 65 dB(A),
7.	San Francisco	Otto Reuchlinweg 62 dB(A)
7.	Boston	Otto Reuchlinweg 62 dB(A)
8.	Oksel Rijnhaven	Posthumalaan 63 dB(A)
9.	Rijnpoort 2	Posthumalaan 64 dB(A)
10.	Head office	Laan op Zuid 63 dB(A), Stieltjesstraat 59 dB(A)

5.3.2 Railverkeer

Overeenkomstig de systematiek van verkeerswegen hebben ook spoorwegen een toetsingszone voor geluidhinder. De omvang van deze zone is per traject opgenomen in het 'Besluit geluidhinder spoorwegen'. In de 1^e herziening is sprake van een bovengrondse metroverbinding met een toetsingszone van 100 meter aan weerszijden. De locatie Oksel Rijnhaven valt binnen deze toetsingszone. Uit het onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting van railverkeer van 57 dB(A) wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting op de gevel bedraagt 68 dB(A). De maximale ontheffingswaarde is bij railverkeer 70 dB(A). Voor deze gevel zal de berekende geluidsbelasting van 68 dB(A) als hogere grenswaarde worden aangevraagd.

5.3.3 Luchtvaart

Het plan ligt niet binnen de 35 KE-zone, zoals vastgesteld door middel van het besluit "Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport" op 17 oktober 2001, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Luchtvaartwet en de bij de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is.

5.3.4 Industrielawaai

De nieuwbouwlocaties zijn gelegen binnen de 50 dB(A) toetsingszone van het industrieterrein Maas-/Rijnhaven, twee van de locaties zijn eveneens gelegen binnen de 50 dB(A) toetsingszone van het industrieterrein Waal-/Eemhaven. Om woningbouw te realiseren op Katendrecht Pols en de Wilhelminapier heeft de gemeente Rotterdam een overeenkomst getekend met de inrichtingen Codrico en Provimi voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Bij het opstellen van de thans geldende milieuvergunningen van deze bedrijven is rekening gehouden met de te treffen maatregelen.

Voor de locaties San Francisco, Boston, Philadelphia, Baltimore, Oksel Rijnhaven en Chicago wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor Industrielawaai overschreden. Voor de Oksel Rijnhaven wordt op een van de gevels ook de maximale ontheffingswaarde overschreden. Voor de nieuwbouwlocaties San Francisco, Boston, Philadelphia, Baltimore en Chicago wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde van 55 dB(A) aangevraagd in plaats van de berekende geluidsbelasting. Hierdoor worden de bedrijven op Katendrecht niet beperkt in doorgroeimogelijkheden.

Het gebouw "Oksel Rijnhaven" kan met de huidige geluidsbelasting van industriële lawaai niet worden gerealiseerd, tenzij de zuidelijke gevel als "dove gevel" wordt uitgevoerd. In de voorschriften van de 1^e herziening is vastgelegd dat deze gevel als dove gevel uitgevoerd dient te worden.

5.4 Luchtkwaliteit

De normen voor luchtkwaliteit zijn gegeven in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het Besluit geeft normen voor de buitenlucht, maar die normen gelden niet voor de werkplek. Daar geldt de wetgeving op het gebied van de arbeidsbescherming. Uit artikel 7 van het Besluit luchtkwaliteit volgt dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht moet nemen. Dat betekent dat er ten behoeve van het bestemmingsplan een onderzoek naar de luchtkwaliteit moet worden uitgevoerd.

In het Besluit luchtkwaliteit zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven, uitgedrukt in het aantal microgrammen van de betrokken stof per m³ buitenlucht. De concentraties van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden. Voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof geldt dat de gemiddelde concentraties per jaar niet boven de 40 µg/m³ mogen uitkomen. De grenswaarden voor NO₂ en fijn stof worden nu nog op veel plaatsen in Nederland overschreden, maar door technische ontwikkelingen zal de situatie verbeteren. De grenswaarde voor fijn stof moest in 2005 zijn bereikt, die voor NO₂ in 2010. Voor fijn stof wordt naast het jaargemiddelde ook gekeken naar het aantal dagen met een hoge concentratie. De daggemiddelde concentratie mag maximaal 35 keer per jaar hoger zijn dan 50 µg/m³.

Om het luchtkwaliteitsprobleem op te lossen, zullen de plannen uit het Nationaal Luchtkwaliteitplan uitgevoerd moeten worden. Naast dit plan worden voor Rotterdam verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven in de "Uitwerking van het Plan van Aanpak knelpunten Rotterdam".

Plangebied

Het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam heeft onderzocht wat het effect op de luchtkwaliteit is van het extra verkeer dat wordt gegenereerd door de ontwikkelingen die de 1^e partiële herziening mogelijk maakt. Dit onderzoek richt zich op de toetsing aan de grenswaarden van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De concentraties van de overige stoffen die het Besluit luchtkwaliteit 2005 moet worden getoetst, te weten zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood, liggen in de omgeving van Rotterdam ruim onder de grenswaarden. Ook in de omgeving van de Kop van Zuid liggen de concentraties van deze stoffen ruim onder de grenswaarden. Deze stoffen worden in dit onderzoek daarom verder buiten beschouwing gelaten. De concentraties van NO₂ en PM₁₀ in en rondom het plangebied worden gevormd door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. Het onderzoek is uitgevoerd met het CARII model versie 5.1, behalve de luchtkwaliteit op de Erasmusbrug, dit is berekend met het Pluim-Snelweg model van TNO.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt het volgende. Door de geplande ontwikkelingen worden geen extra mensen blootgesteld aan luchtkwaliteit boven de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Zowel wat betreft de huidige bewoners als toekomstige bewoners van het plangebied en omgeving.

In 2006 wordt langs geen van de wegen in het onderzoeksgebied de jaargemiddelde NO₂ plandrempel overschreden. De daggemiddelde PM₁₀ grenswaarde wordt langs de Posthumalaan en de Maashaven Oostzijde overschreden. Het plan draagt niet bij aan deze overschrijdingen in de huidige situatie. Langs alle wegen in het onderzoeksgebied wordt in 2006 en de daarop volgende jaren voldaan aan de jaargemiddelde PM₁₀ grenswaarde.

In 2010 wordt langs een aantal wegen in het onderzoeksgebied de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde overschreden. Als gevolg van de ontwikkeling van plan treedt er in 2010 een toename op van de overschrijding van de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde van maximaal 0,7 µg/m³. Hierdoor wordt niet voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. De daggemiddelde PM₁₀ grenswaarde wordt in 2010 en de daarop volgende jaren niet overschreden.

In 2016 wordt de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde langs geen van de wegen in het onderzoeksgebied overschreden. In 2016 wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De planbijdrage boven de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde is minder dan 3% van de grenswaarde. Volgens de toekomstige wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit, voor zover nu bekend, kan worden geconcludeerd dat het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het plan draagt derhalve bij aan een toename van een overschrijding van een grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het plan voldoet daarmee niet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. De 1^e herziening voldoet wel aan de toekomstige Wet luchtkwaliteit omdat de bijdrage 'niet in betekenende mate' is. De gemeente Rotterdam gaat ervan uit dat de Wet luchtkwaliteit in werking is getreden voordat de 1^e herziening wordt vastgesteld.

5.5 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, 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 ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering. Als geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied

Ten behoeve van de 1^e herziening is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tot doel om inzichtelijk te krijgen op welke locaties op de Kop van Zuid nog (aanvullend) bodemonderzoek noodzakelijk is in het kader van de herziening van het bestemmingsplan. Er is alleen gekeken naar voorgaande onderzoeken die zijn beoordeeld door de Toetsingscommissie van de DCMR. Tevens is gekeken of in het onderzoeksgebied nog potentiële puntbronnen aanwezig zijn die onvoldoende of niet zijn onderzocht.

De Kop van Zuid is op basis van de indicatieve bodemkaart van de gemeente Rotterdam verdacht voor lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) in de eerste meter. De laag vanaf 1,0 m-mv is verdacht voor matige verontreinigingen met zware metalen en PAK.

De locatie Oksel Rijnhaven is verdacht voor sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK in de eerste meter. De ondergrond is verdacht voor lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK.

Een groot deel van de Kop van Zuid is recent bebouwd. Ter plaatse van de nog te ontwikkelen locaties dient een verkennend bodemonderzoek of een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Mede gezien de resultaten van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek en de ervaringen opgedaan bij de recent ontwikkelde bouwprojecten wordt ingeschat, dat ten gevolge van de (verwachte) bodemkwaliteit geen grote financiële risico's aanwezig zijn.

5.6 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10⁻⁶/jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn. Het is aan het lokale bevoegd gezag (de gemeente) om een invulling te geven aan het begrip "gewichtige redenen". Hierbij kan worden gedacht aan het toestaan van een extensief gebruikt terrein, zoals een sportveld, binnen de 10⁻⁶-plaatsgebonden risicocontour. Ook kan worden gedacht aan het opvullen van een open plek in bestaand stedelijk gebied.

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. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied; dit komt meestal overeen met de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. 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.

Plangebied

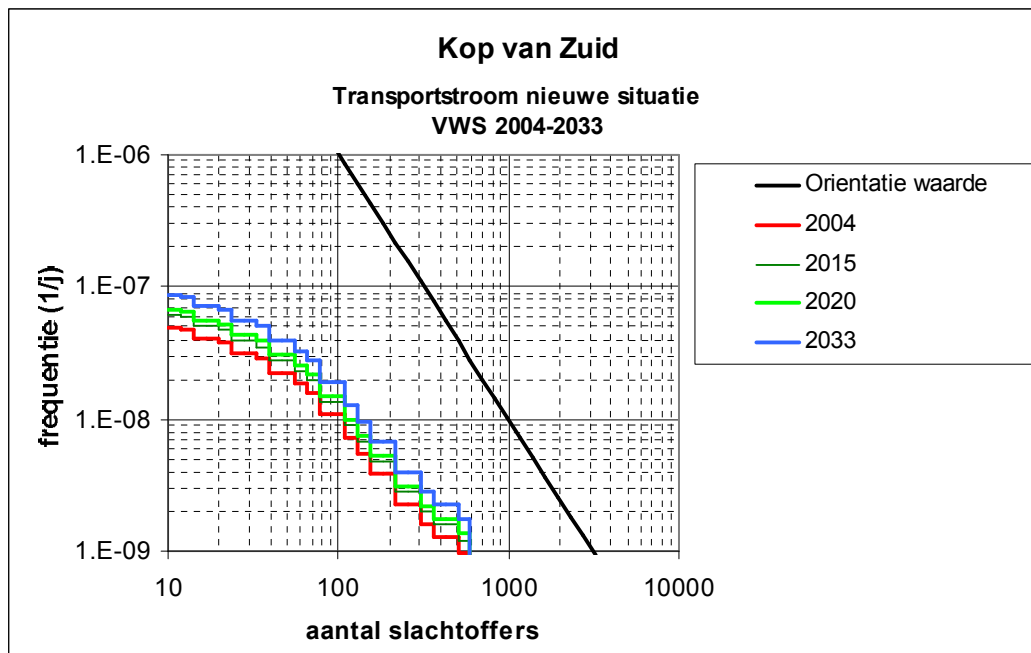
Voor de 1^e herziening van het bestemmingsplan De kop van Zuid is één bron van externe veiligheid relevant, dit is het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas. Andere externe veiligheidsaspecten spelen geen rol in dit gebied.

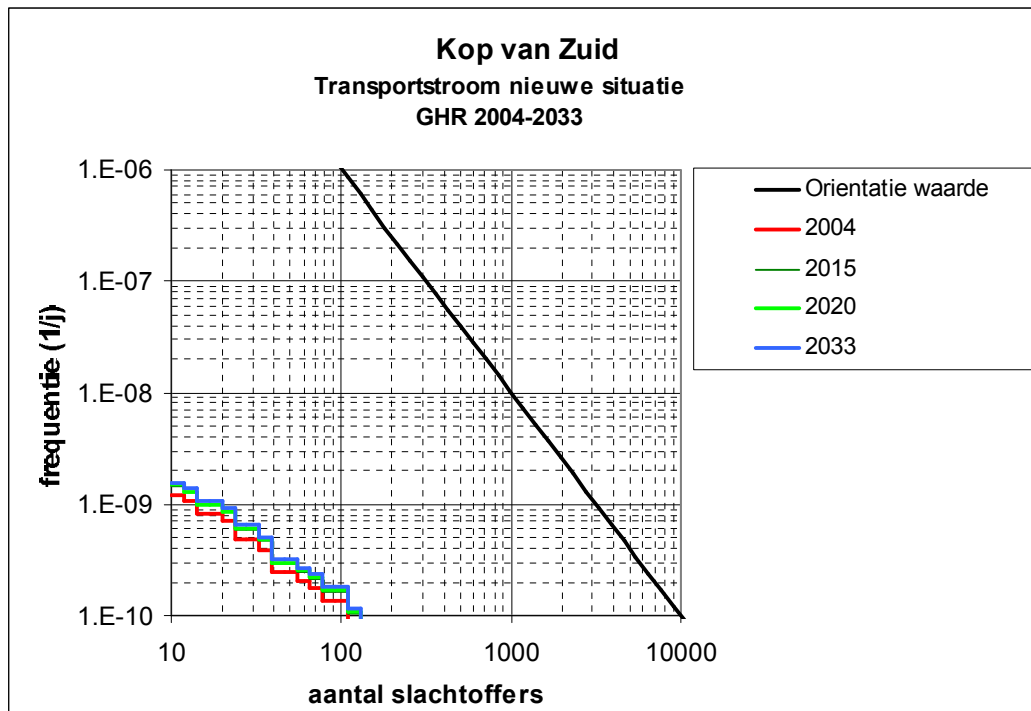
Onderzoek dat in het kader van de Vaarwegenstudie Rom Rijnmond is uitgevoerd laat zien dat er geen sprake is van een 10^{-6} contour op de noordoever van de Wilhelminapier en Zuidkade. De norm voor het plaatsgebonden risico wordt dus niet overschreden.

Door de Adviesgroep AVIV BV is in 2006 een onderzoek gedaan naar het groepsrisico veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas.

De berekening van het groepsrisico is gebaseerd op twee transportstromen. Een transportstroom is bepaald door de extrapolatie van de transportcijfers van de Vaarwegenstudie Rijnmond. De tweede transportstroom is verkregen van het Havenbedrijf. In de laatste transportstroom zijn geen toxische gassen waargenomen, terwijl de transportstroom van brandbare gassen meer dan gehalveerd is. In de grafieken op de volgende bladzijde is het berekende groepsrisico aangegeven op basis van de transportcijfers uit de Vaarwegenstudie en (daaronder) op basis van de transportcijfers van het Havenbedrijf. Bij deze berekeningen is ervan uitgegaan dat alle bebouwing die de 1^e herziening mogelijk maakt is gerealiseerd.

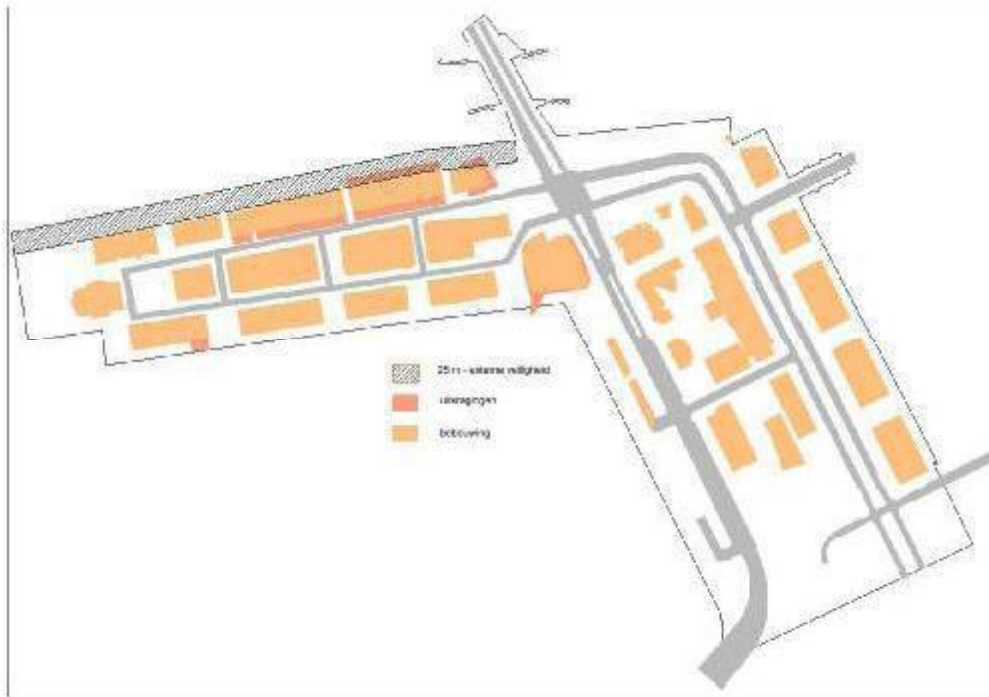
De ontwikkelingen op de Kop van Zuid leiden tot een toename van het groepsrisico. Het berekende groepsrisico zit echter ruim (tenminste een factor 10) onder de oriënterende waarde. De gemeente Rotterdam vindt dit lage groepsrisico zonder meer acceptabel.





Op 7 januari 2003 is het “Beleidskader: gedifferentieerde veiligheidszoning oevers Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas” bekendgemaakt door de provincie Zuid-Holland. In dit nieuwe beleid wordt voor gebieden waar binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen kunnen komen een bebouwingsvrije afstand aangehouden van 25 meter. In het gebied tussen 25 en 40 meter vanaf de kade mag alleen worden gebouwd als de noodzaak voor bebouwing kan worden overlegd en de proactieve, preventieve en preparatieve aspecten voor de hulpverleningsdiensten in beeld zijn gebracht. Buiten de zone van 40 meter gelden geen aanvullende eisen.

Het stedenbouwkundig plan voor de Wilhelminapier is waar dat nog kon aangepast aan het nieuwe beleid. De planvorming van het gebouw de Rotterdam was te ver gevorderd dat aanpassing om ruimtelijke en financiële redenen niet meer mogelijk was. Bij wijze van uitzondering zal dit gebouw binnen de 25 meter zone kunnen worden gerealiseerd, mits aangetoond wordt dat door proactieve, preventieve en preparatieve maatregelen in, aan en met betrekking tot het gebouw een zelfde veiligheidsniveau wordt bereikt. Overigens staat het geldende bestemmingsplan De kop van Zuid hier al bebouwing toe.



In het vigerende bestemmingsplan De kop van Zuid werd conform de toen geldende inzichten een afstand van 20 meter aangehouden. De op de Wilhelminapier voorziene nieuwe bebouwing langs de zijde van de Maas wordt op de begane grond op een afstand van minimaal 20 meter uit de kade gesitueerd. De uitkraging van de geprojecteerde nieuwbouw van “de Rotterdam” vanaf een hoogte van ca. 10 meter valt 4 meter binnen deze zone van 20 meter.

Ten behoeve van “De Rotterdam” heeft TNO het rapport “Veiligheidsevaluatie voor hoogbouwproject ‘De Rotterdam’ aan de Wilhelminapier te Rotterdam” opgesteld. In dit rapport is onderzocht;

- welke aanvullende veiligheidsvoorzieningen voor De Rotterdam kunnen worden genomen;
- wat het veiligheidsverhogende effect van deze aanvullende veiligheidsvoorzieningen is;
- en, in hoeverre deze aanvullende veiligheidsvoorzieningen de kortere afstand tot de oever compenseren.

Als veiligheidsdoelstelling geldt dat alle in het gebouw aanwezige personen het gebouw veilig moeten kunnen verlaten in het geval van een plasbrand voor de kade. Uit het onderzoek blijkt dat op een afstand van 16 meter uit de kade alleen op een acceptabele manier kan worden gebouwd als er ingrijpende maatregelen worden genomen.

Om aan de veiligheidsdoelstelling te kunnen voldoen is in de voorschriften van de 1^e herziening vastgelegd dat binnen het gebied tussen 16 meter en 25 meter vanaf de kade alleen mag worden gebouwd als het gebouw tot een hoogte van 40 meter een warmtebelasting van 35 kW per m² kan weerstaan. Belangrijke andere voorwaarden om aan de veiligheidsdoelstelling te voldoen zijn; de aanleg van een droge blusleiding om water uit de Rijnhaven te kunnen halen en een goede interne veiligheid van “De Rotterdam” (o.a. safe havens / compartimentering, de nooduitgangen niet aan de kadezijde etc.). Deze zaken kunnen niet in middels een bestemmingsplan worden geregeld, hieraan zal in het kader van de bouwvergunning aandacht moeten worden besteed.

De realisatie van “De Rotterdam” op 20 meter (en op hogere verdiepingen op 16 meter) van de kade is derhalve acceptabel mits veiligheidsmaatregelen worden getroffen waarmee wordt voldaan aan de veiligheidsdoelstelling.

Externe veiligheid speelt geen rol bij de pontons in de Rijnhaven. De Rijnhaven mag op basis van de Rotterdamse havenverordening niet aangedaan worden door zogenaamde kegelschepen.

5.7 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van de in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet.

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. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

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

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

Plangebied

Ten behoeve van de 1^e partiele herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid is onderzoek naar de flora en fauna in het plangebied gedaan. Wanneer de bestaande vegetatie wordt aangetast of veranderd is er een kans dat door de wet beschermde soorten flora en fauna (tijdelijk) schade ondervinden van de uit te voeren werkzaamheden. Wanneer dit het geval is krijgt men te maken met het wettelijke kader van de Flora- en faunawet.

Uit het onderzoek blijkt het volgende. Naast de Tongvaren ter plaatse van de Tillemakade en de rivierprik (een soort vis) in de Rijnhaven komen in het plangebied naar verwachting geen soorten voor die volgens de Flora- en Faunawet beschermd worden. Nader onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten hoeft niet te worden uitgevoerd.

Voor de Tongvaren en de rivierprik dient ontheffing te worden verkregen voor de uitvoering van de werkzaamheden. Door terzake deskundige partijen dient, voorafgaand aan de werkzaamheden, de tongvaren te worden verplaatst naar een geschikte vervangende habitat. Hetzelfde geldt voor het wegvangen of verjagen van de vissen voorafgaand aan het droogmaken van de bouwput aan de oostkant van de Rijnhaven.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met mogelijk broedende vogels in oudere gebouwen. In het kader van de zorgplicht dient met de uitvoering van de werkzaamheden, ter plekken van openbaar groen, braakliggende terreinen en tijdelijke parkeergelegenheden zorgvuldig te worden omgegaan met mogelijk aanwezige kleine zoogdieren. Dit kan door tijdens de uitvoering van de eerste werkzaamheden een wildredder (kettingen aan bijv. tractor, waardoor wild wordt opgejaagd) te gebruiken en aangetroffen kleine zoogdieren de gelegenheid te geven te vluchten. De verwachting is echter dat het aantal kleine zoogdieren in deze omgeving zeer beperkt is.

5.8 Duurzaamheid

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. Het college heeft in het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam aangegeven hoe aan de zeven Speerpunten Milieu gewerkt gaat worden.

Uiteraard spelen de hierin geschetste duurzaamheidsmaatregelen het eerst een rol bij het plannen van nieuwe functies en het bouwen van nieuwe gebouwen. Mochten er in de toekomst nieuwe bouw- of inrichtingsplannen ter sprake komen dan zullen deze duurzaamheidsprincipes zoveel mogelijk worden gehanteerd.

In het kader van dit bestemmingsplan betekent rekening houden met duurzaamheid het (juridisch) mogelijk maken van een aantal duurzaamheidsmaatregelen die in bestaande wijken genomen kunnen worden, zoals:

- het plaatsen van afvalcontainers, glasbakken etc;
- het aanleggen van watergangen, retentievijvers;
- het verbeteren van de fiets-infrastructuur in de wijk;
- het reserveren van ruimte voor fietsenstallingen;
- het ondergronds of decentraal parkeren van auto's.

5.9 Water

Beleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding (december 1998). Deze Nota staat in het teken van het integraal duurzaam (stedelijk) waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit (droge voeten). Als tweede rijksdocument kan de nota "Anders omgaan met water; waterbeheer in de 21^{ste} eeuw" (WB21) genoemd worden. Kern van dit beleid is dat het water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Voor het stedelijk gebied komt het erop neer dat er meer ruimte gezocht moet worden om water op te kunnen vangen, bijvoorbeeld door het aanleggen van vijvers of door het afkoppelen van het regenwater van het riool. Om het waterbeleid van de 21^{ste} eeuw uit te voeren zijn drie strategieën van belang:

- anticiperen in plaats van reageren;
- techniek en ruimte worden slim gecombineerd;
- trits vasthouden – bergen – afvoeren.

Uit het WB21 vloeide het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) voort. In het NBW van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven. Hierin is eveneens een werknorm voor de kans op overstroming vanuit oppervlaktewater (o.a. in bebouwd gebied) vastgelegd. Onder het NBW valt ook de uitvoering van de KRW, oftewel de Kaderrichtlijn Water. Deze richtlijn is afkomstig uit Europa en moet ervoor zorgen dat op Europees niveau de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. Verder is met de wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (per 1 november 2003) de Watertoets wettelijk verplicht gesteld. Ook deze toets vloeit uit het WB21.

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 – 2010. Het plan is 28 juni 2006 vastgesteld. In het plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In het RR2020, het ruimtelijk plan voor de regio Rotterdam, staat deze vuistregel ook beschreven. Als nuancering wordt hier genoemd dat al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie het percentage kan wijzigen. Daarnaast wordt in het RR2020 aangehaakt bij de trits vasthouden – bergen – afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient volgens het RR2020 aangesloten te worden bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden – scheiden – zuiveren.

In de deelstroomgebiedsvisionen is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 2000 het Waterplan Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan zijn lange termijn streefbeelden en kwaliteitsdoelstellingen geformuleerd die een beeld geven van de gewenste situatie voor het watersysteem in heel Rotterdam. De streefbeelden hebben een integraal karakter, niet alleen waterkwaliteit en -kwantiteit, maar ook natuurwaarden en belevingswaarden spelen een rol. Momenteel wordt er gewerkt aan het Waterplan 2, dat het gemeentelijk waterbeleid voor de periode 2006 – 2010 moet gaan beschrijven.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), een onderdeel van het Waterplan Rotterdam, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is “het realiseren en instandhouden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie”.

Plangebied

Het onderhavige plangebied ligt in zijn geheel buitendijks. Het plangebied valt om die reden buiten de in het Waterplan genoemde streefbeelden. Toevoeging van extra oppervlaktewater is hier niet relevant omdat het overtollig water direct wordt afgevoerd op het water van de Nieuwe Maas. Wel belangrijk is de gehanteerde peilhoogte en de keuze voor het rioleringsstelsel.

Vastgestelde peilen

Het uitgiftepeil voor het gebied is namens burgemeester en wethouders van Rotterdam door de Directeur Gemeentewerken vastgesteld. Voor de Wilhelminapier bedraagt dit NAP+3.60 meter, voor de rest van het gebied NAP+3.80 meter tot NAP+4,25 meter. Bij het vaststellen van de peilen is vanwege de ligging in buitendijks gebied, advies ingewonnen bij Rijkswaterstaat district Zuid Holland. Ten aanzien van het uitgiftepeil heeft deze dienst geadviseerd om het maaiveld minimaal op NAP+3,90 meter te realiseren om het gebied voor de komende 200 jaar te beschermen tegen overstroming. Het uitgangspunt hierbij is dat de kans op overstroming kleiner is dan 1:4.000 jaar.

Bij de overweging van het uitgiftepeil van NAP+3,60 meter heeft de veiligheid tegen overstroming een rol gespeeld. Het gekozen uitgiftepeil biedt tot 2050 een grote bescherming tegen overstroming van het maaiveld. De huidige waterpeilen, vermeerderd met de verwachte zeespiegelstijging, gecorrigeerd voor de Maeslantkering levert een toetspeil op van NAP+3,52 meter. De kans van overstromen is hierbij minder dan 1:4000 jaar en vergelijkbaar met de overstromingskansen van de dijkkring van IJsselmonde. Voor de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan weegt de vereiste investering in aanpassing van buitenruimte en gebouwen niet op tegen de toename in beschermingsniveau. Bij de verwachte ontwikkeling van de extreme waterstanden op de Nieuwe Maas biedt dit peil voor de Wilhelminapier op de lange termijn minder bescherming tegen overstroming bij extreme waterstanden. Op termijn zal de gemeente het initiatief nemen hieraan met maatregelen tegemoet te komen.

De gemeente Rotterdam werkt momenteel in samenspraak met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat aan de ontwikkeling van beleid voor waterveiligheid. Conform dit beleid is het de verwachting dat het beschermingsniveau regelmatig zal worden getoetst. In ieder geval biedt herziening van dit bestemmingsplan gelegenheid voor de gemeente om de geldigheid van bovenstaande visie te heroverwegen, en zo mogelijk tot maatregelen over te gaan. Buitendijks bouwen geschiedt vooralsnog op eigen risico; Rijkswaterstaat geeft hierover dan ook geen garanties af.

Parkeergarage in Rijnhaven

Voor het verleggen van de oostelijke oever van de Rijnhaven t.b.v. de realisatie van een parkeergarage is een indijkvergunning nodig. Hierover wordt thans overleg gevoerd met de waterbeheerder in het plangebied, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland.

Waterafvoer

De afdeling Beheer Waterhuishouding van Gemeentewerken Rotterdam heeft het verbeterd gescheiden rioolstelsel recent vernieuwd. Dit stelsel heeft voldoende capaciteit om de afvoer van regenwater en afvalwater uit het plangebied te verwerken. De realisatie van het bouwprogramma zal, op de parkeergarage langs de oostelijke oever van de Rijnhaven na, niet leiden tot een toename van de hoeveelheid verhard oppervlak in het plangebied.

6 JURIDISCHE VORMGEVING

Deze herziening beperkt zich tot een deel van het plangebied van het bestemmingsplan “De Kop van Zuid”, de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade. Er is voor gekozen de systematiek van het vigerende bestemmingsplan aan te houden en te volstaan met zo beperkt mogelijke aanpassingen. De kern is dan ook gelegen in de plankaarten (10 en 11) en de daarbij behorende beschrijving in hoofdlijnen.

De twee algemene punten die in deze herziening wel moesten worden meegenomen betreffen plankaart 2 (hoofdplankaart) en de Beschrijving in Hoofdlijnen onder a: Plangebied.

- Op plankaart 2 (hoofdplankaart) is ter hoogte van de aanduiding Z4 een klein gedeelte van de bestemming “water” vervangen door “stedelijke functies”. Dit vanwege de verschuiving die nodig is om de met toepassing van artikel 19.1 inmiddels gerealiseerde “Maastoren” in te passen.
- In de Beschrijving in Hoofdlijnen onder a. Plangebied wordt in lid 2 onder a de tekst onder ‘Programma’ aangepast zodat het totaal te realiseren programma conform de exploitatieopzet voor het plan klopt.

7 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

In het bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991 wordt een financiële onderbouwing en een risicoanalyse gegeven. Van de ontwikkelingen in de exploitatieopzet wordt nu jaarlijks verslag gedaan aan het college in de vorm van een agendapost. De agendapost gaat in op de huidige stand van zaken in de exploitatieopzet en geeft een prognose voor de komende jaren. Indien er belangrijke zaken spelen wordt dit in de agendapost vermeld en wordt expliciet om besluitvorming gevraagd.

8 RESULTATEN OVERLEG EN INSPRAAK EX ART. 10 BRO

A. Wettelijk vooroverleg ex artikel 10 BRO

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan:

1. Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland;
2. Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond;
3. Inspectie Ruimtelijke Ordening West;
4. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland;
5. Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
6. Ministerie van Defensie, Dienst gebouwen, werken en terreinen, directie West.

Ad 1

De Provinciale Planologische Commissie heeft de volgende opmerkingen:

Programma

De PPC adviseert de indicatie van het totale programma, zoals dat is opgenomen in de Beschrijving in Hoofdpijnen aan te passen gezien de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van dit programma.

Commentaar

In het programmaoverzicht zijn de wijzigingen verwerkt die voortkomen uit de voorliggende 1^e herziening kop van Zuid, betrekking hebbend op de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade. De wijzigingen die zullen voortkomen uit het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Parkstad zijn niet in het programma-overzicht opgenomen. Dit bestemmingsplan zal naar verwachting in de 2^e helft van 2004 in het kader van het artikel 10 overleg toegezonden worden. .

Cultuurhistorische waarden

Een passage met betrekking tot de omgang met cultuurhistorische waarden ontbreekt.

Commentaar

In hoofdstuk 2 wordt voor wat betreft de cultuurhistorische waarden van het gebied geciteerd uit de in 2002 door de provincie Zuid Holland uitgebrachte kaartrapportage 'Cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid Holland' en wordt voor een uitvoeriger beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het gebied verwezen naar het moederplan, het bestemmingsplan De Kop van Zuid uit 1991.

Parkeren

Omdat het plangebied een belangrijke openbaar vervoer locatie is, dienen er regels gesteld te worden voor inpandig of ondergronds parkeren. In de herziening wordt het realiseren van een parkeervoorziening boven maaiveld mogelijk gemaakt, terwijl een motivering hiervoor ontbreekt.

Commentaar

De vrijstellingsbevoegdheid maakt het mogelijk om bij hoge uitzondering onder strikte en nader te stellen eisen parkeren boven het maaiveld te realiseren. Dit is alleen mogelijk daar waar het beneden maaiveld niet volledig lukt. Het is wel de bedoeling dat het inpandig gebeurt. Omdat dat laatste in het voorontwerp niet duidelijk was wordt de laatste zin van de vrijstelling gewijzigd in : "Realisatie dient inpandig te geschieden."

Geluid

Hogere grenswaarden industrielawaai zijn nodig. De PPC stemt in met het treffen van bronmaatregelen aan omliggende bedrijven.

Commentaar

Door bronmaatregelen komt het geluidsniveau als gevolg van industrielawaai op maximaal 55 dB(A) uit.

Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad vindt plaats na vaststelling van de hogere waarden (door GS).

Luchtkwaliteit

Er moeten nog berekeningen uitgevoerd worden om de luchtkwaliteit te toetsen; de PPC ziet die informatie graag beschikbaar. Er wordt verzocht in de plantoelichting aandacht te schenken aan benzeenconcentraties rond parkeergarages in relatie tot het afgeven van bouwvergunning.

Commentaar

Inmiddels zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd, de resultaten hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 5 'milieuaspecten'. Bij deze berekeningen is gebruik gemaakt van de zelfde gegevens als bij de berekening van het wegverkeerslawaaai. De gemeente vertrouwt er op dat deze gegevens voldoende zijn voor de Provincie om het plan op luchtkwaliteit te kunnen beoordelen.

De toetsing van parkeergarages aan de grenswaarde voor benzeen vindt plaats bij de toetsing van het bouwplan. De gemeente is er geen voorstander van om in een bestemmingsplan aandacht te besteden aan aspecten die pas in het kader van een bouwplan beoordeeld kunnen worden (het zelfde geldt voor de toetsing aan de binnenwaarde voor geluidhinder). Dit leidt o.i. af van de aspecten die wel in bestemmingsplannen aan bod moeten komen.

Externe veiligheid

Onderzocht moet nog worden wat de bijdrage is van de geplande bebouwing aan het groepsrisico. De uitkomst daarvan moet worden getoetst aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico van $10^{-2} / n^2$.

Commentaar

In hoofdstuk 5 'milieuaspecten' van de toelichting worden de resultaten van de berekening van het groepsrisico weergegeven. In essentie komen die erop neer dat het aanvullend programma voor de Kop van Zuid het groepsrisico niet negatief beïnvloedt en onder de oriënterende waarde van $10^{-2} / n^2$ blijft.

Bij de locatie Z/3 kunnen in een zone van 80 meter breed functies op pontons worden gerealiseerd. Hierbij ware aandacht te besteden aan maatregelen die het effect van een mogelijk incident beperkt houden. Ook mag er dan geen ligplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen in de Rijnhaven zijn. Een en ander dient in de toelichting uitgelegd te worden.

Commentaar

Maatregelen die het effect van een mogelijk incident beperkt houden zullen aan de orde komen wanneer concrete invulling word gegeven aan deze mogelijkheid.

De havenverordening biedt verder de zekerheid dat er geen kegelschepen met gevaarlijke stoffen aanmeren. In de toelichting wordt hier verder aandacht aan besteed.

Monumenten

De PPC verzoekt de hoogte van het huidige hotel New York vast te leggen als maximum hoogte voor die locatie.

Commentaar

Conform uw aanbeveling wordt de bestaande hoogte van het hotel New York als maximum bouwhoogte vastgelegd. Zie verder onder ad 56. voor een commentaar op de reactie van de Rijksdienst voor Monumentenzorg.

Bodem

Inzicht in de bodemkwaliteit ontbreekt.

Commentaar

Het gehele plangebied Kop van Zuid is voorafgaande aan de bestemmingswijziging indicatief onderzocht. Indien daar aanleiding voor is, wordt nader onderzoek verricht en worden saneringen uitgevoerd, waarbij het gezamenlijk bodembeleid van Provincie Zuid-Holland, Gemeente Den Haag en Gemeente Rotterdam als kader dient. Op basis van de onderzoekgegevens en/of de saneringsresultaten is voor elk te ontwikkelen perceel een geschiktheidsverklaring nodig. Deze geschiktheidsverklaring wordt verstrekt door het bevoegd gezag (Milieubeleid Rotterdam). Deze geschiktheidsverklaring is tevens nodig voor de aanvraag van een bouwvergunning.

De ter beschikking komende gegevens worden opgenomen in het bodeminformatiesysteem van Rotterdam (RoBis) en verwerkt in de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rotterdam.

Indien ten gevolge van de bouw grond afgevoerd moet worden is een bestemmingsonderzoek conform het bouwstoffenbesluit noodzakelijk.

Financieel

De financiële paragraaf geeft onvoldoende inzicht in de consequenties voor de exploitatie. Bij de vaststelling dient een geactualiseerde exploitatieopzet te worden ingediend.

Commentaar

Aan de toelichting is een geactualiseerde financiële paragraaf toegevoegd.

Ad 4

Rijkswaterstaat verzoekt een risicoberekening te laten verrichten teneinde vast te stellen of het gewijzigd programma niet in strijd komt met de externe veiligheid.

Commentaar

Zie het commentaar onder ad 1.

Ad 5

Monumentenzorg is van mening dat de hoogte van de middenzone waar nu 40 meter wordt toegestaan, niet overeenstemt met de hoogte van de aanwezige monumenten. Het plan zou aan kracht winnen indien een maximum bouwhoogte van 25 meter over de gehele lengte van de middenzone zou worden gehandhaafd. Ook het markante hotel New York blijft in een dergelijke conceptie duidelijker op de historische structuur betrokken. De beschermde monumenten zouden op de plankaart aangegeven moeten worden.

Commentaar

In het vigerende plan zijn de bouwhoogtes van de Maaszone, Middenzone en Rijnhavenzone bepaald op 135, 75 en 40 meter. In het Masterplan Wilhelminapier van 1995 zijn de bouwhoogtes nader gepreciseerd, gebruik makend van de bevoegdheid van B&W om met betrekking tot de bouwhoogte nadere eisen te stellen (artikel 4 I b), vrijstelling te verlenen (artikel 4 II b) of het plan te wijzigen (artikel 4 III c). Hierbij werd de bouwhoogte van de middenzone beperkt tot 40 meter, met dien verstande dat boven een hoogte van 20 meter moet worden gestreefd naar een minimaal aaneengesloten bebouwing. Deze in het Masterplan Wilhelminapier aangegeven nadere eisen worden in de 1^e herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid als zodanig vastgelegd.

In deze 1^e herziening wordt tegemoet gekomen aan het commentaar van Monumentenzorg ten aanzien van de bouwhoogte van de middenzone. Ten opzichte van het vigerende plan wordt de bouwhoogte van de Middenzone teruggebracht van 75 naar 20 meter. Deze hoogte sluit aan bij de hoogte van de historische bebouwing in de middenzone. Daarnaast is bepaald dat het toegestaan is incidenteel een bescheiden opbouw op het dak te realiseren tot een maximumhoogte van 30 meter met een grondvlak dat maximaal 30% van het dakvlak beslaat en dat minimaal 3,5 meter terugligt ten opzichte van de dakrand.

Ad 6

Defensie deelt mee op deze locatie geen belangen te hebben.

B. Inspraak

Eindverslag als bedoeld in artikel 12 van de Inspraakverordening Rotterdam

Het ontwerp van de eerste herziening van het bestemmingsplan "Kop van Zuid" heeft van 30 augustus tot en met 26 september 2002 voor een ieder ter inzage gelegen bij het informatiecentrum dS+V, het City Informatiecentrum en bij het Informatiecentrum Kop van Zuid.

Op 1 oktober 2002 is een inspraakbijeenkomst gehouden in het Informatiecentrum Kop van Zuid. Op de inspraakbijeenkomst zijn geen insprekers verschenen.

Er is één schriftelijke reactie binnengekomen van mevrouw mr J. Vijlbrief-van der Schaft namens Codrico.

Deze reactie heeft betrekking op de milieusituatie (geluid, geur en stof) met betrekking tot de bedrijven Codrico en Provimi enerzijds en woningbouw op de Wilhelminapier anderzijds.

Op voorstel van B&W van is de gemeenteraad op 6 maart 2003 akkoord gegaan met de regeling van een krediet voor maatregelen t.b.v. woningbouw op de Wilhelminapier en in het Polsgebied van Katendrecht.

De inspraak leidt derhalve niet tot aanpassingen in de ontwerp-herziening.

II VOORSCHRIFTEN

Plankaart en Voorschriften

- I Plankaart 2 (hoofdplankaart) wordt aangepast door:
- de plangrens aan de zijde van de Rijnhaven zo te leggen dat deze aansluit op het bestemmingsplan Katendrecht-kern;
 - in de monding van de Rijnhaven, ten zuiden van Hotel New York, de grens tussen de bestemmingen "onbebouwd gebied" en "stedelijke functies" aan te passen aan de huidige situatie;
 - ter hoogte van de aanduiding Z4 een klein gedeelte van de bestemming "water" te vervangen door "stedelijke functies";
 - het gebied aangeduid als Z3 te vergroten door de grens tussen de bestemmingen "onbebouwd gebied" en "stedelijke functies" op te schuiven in zuidwestelijke richting zodanig dat een strook met de bestemming "stedelijke functies" ontstaat, die – gerekend vanaf de huidige kade – een breedte heeft van maximaal 100 meter. Op deze strook is de aanduiding "voetgangersgebied" van toepassing;
 - in de zgn.'oksel' van de Rijnhaven een gebied te omgrenzen, aangeduid als "wijzigingsbevoegdheid I";
 - langs de strook met de bestemming "stedelijke functies" op de kop van de Rijnhaven een gebied te omgrenzen, aangeduid als "wijzigingsbevoegdheid II";
 - de vastgestelde 50dB(A)-geluidscontouren rond de industrietreinen Maas-Rijnhaven en Waal-/Eemhaven op te nemen.

Plankaarten 10 en 11 worden vervangen door nieuwe plankaarten 10 en 11.

- II Voorschriften:¹
- De "Voorschriften De Kop van Zuid" zijn van toepassing, met dien verstande dat:
- a. artikel 4.2.III.c niet van toepassing is voor deelgebied W/2 en eveneens niet voor deelgebied W/3, voorzover daar een maximum hoogte van 70 meter geldt;
 - b. binnen de bestemming "Stedelijke functies" in te realiseren en reeds gerealiseerde gebouwen zonder woonfunctie, voorzover deze als zodanig op de plankaart zijn aangegeven, geen geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder zijn toegestaan.
- Onder geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder worden verstaan:
- a. woningen,
 - b. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs (zoals bedoeld in de Wet op het voortgezet onderwijs),
 - c. instellingen voor hoger beroepsonderwijs,
 - d. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen,
 - e. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder d met de daarbij behorende terreinen,
 - f. woonwagendplaatsen.

De volgende artikelen worden toegevoegd:

Artikel A

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de Beschrijving in hoofdlijnen vrijstelling te verlenen:

ten behoeve van het realiseren van een parkeervoorziening boven maaiveld, waar dit uitsluitend onder maaiveld is toegestaan, in die gevallen waarin parkeren onder maaiveld niet mogelijk is gebleken vanwege de situatie ter plaatse of waar reeds twee parkeerlagen beneden maaiveld zijn aangelegd en mechanisch parkeren geen afdoende oplossing biedt. Realisatie dient in pandig te geschieden, zodanig dat geen afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit en het woon- en leefklimaat.

¹ De voorschriften van het geldende bestemmingsplan "De kop van Zuid" zijn als bijlage toegevoegd.

Artikel B

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de Beschrijving in hoofdlijnen het plan te wijzigen:

- a. voorzover het gebied als "wijzigingsbevoegdheid I" is aangegeven, ten behoeve van het realiseren van bebouwing t.b.v. stedelijke functies, waaronder woningen en publieksgerichte recreatieve, culturele en educatieve voorzieningen, door de bestemmingen "stedelijke functies" met de aanduiding "voetgangersgebied" te wijzigen in de bestemming "stedelijke functies" zonder de aanduiding "voetgangersgebied";
- b. voorzover het gebied als "wijzigingsbevoegdheid II" is aangegeven, ten behoeve van het realiseren van een in het water gesitueerde gebouwde recreatieve publieksvoorziening, bijvoorbeeld een duikcentrum, door de bestemming "onbebouwd gebied" (water) te wijzigen in de bestemming "stedelijke functies", en de bestemming "stedelijke functies" met de aanduiding "voetgangersgebied" te wijzigen in de bestemming "stedelijke functies" zonder de aanduiding "voetgangersgebied", met dien verstande dat de footprint van deze bebouwing maximaal 2500 m² beslaat en de hoogte maximaal 35 meter bedraagt. De zichtlijnen dwars op de kade mogen hierdoor niet belemmerd worden.

C Archeologisch waardevol gebied

1. Het gehele plangebied is tevens aangewezen als "archeologisch waardevol gebied" en is bestemd voor:
 - a. behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden;
 - b. alle overige bestemmingen, voor zover deze gronden op de plankaart als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan voor zover geen bouwwerkzaamheden (waaronder begrepen: heien van palen en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht die dieper reiken dan 2,5 meter NAP en tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

Vrijstelling

3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid, voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegestane bebouwing, mits de archeologische waarden niet worden geschaad. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de bouwvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen. Aan een vrijstelling kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
 - a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - b. de verplichting tot het doen van archeologisch (voor)onderzoek;
 - c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.

Aanlegvergunning

4. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders graafwerkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 2,5 meter NAP en tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan. Een aanlegvergunning geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan. Een aanlegvergunning wordt verleend indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen.

Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften 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 (voor)onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.

5. Omdat deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

III Beschrijving in Hoofdlijnen

In de Beschrijving in Hoofdlijnen onder a. Plangebied wordt in lid 2 onder a de tekst onder 'Programma' aangepast zodat deze komt te luiden:

Het totaal te realiseren programma conform de exploitatieopzet voor het plan omvat:

Woningen	4.668
Kantoren	351.663 m ²
commerciële voorzieningen	110.870 m ²
non-profit voorzieningen	75.722 m ²
en bijbehorende parkeervoorzieningen	

waarvan nog te realiseren in de 1e herziening - deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier:

Woningen	1574
Kantoren	136.000 m ²
Overige voorzieningen	12.000 m ²

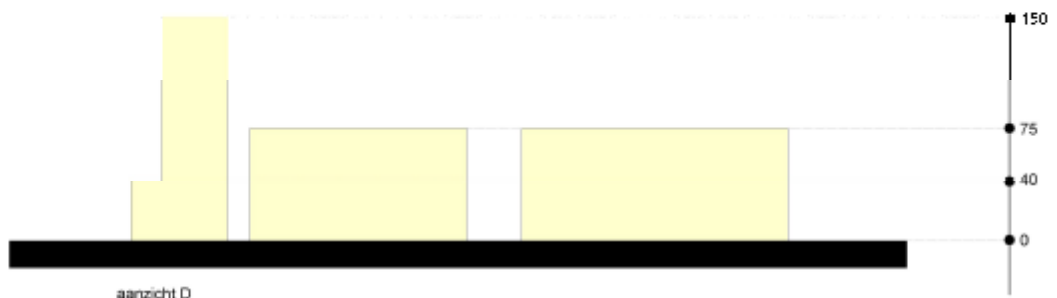
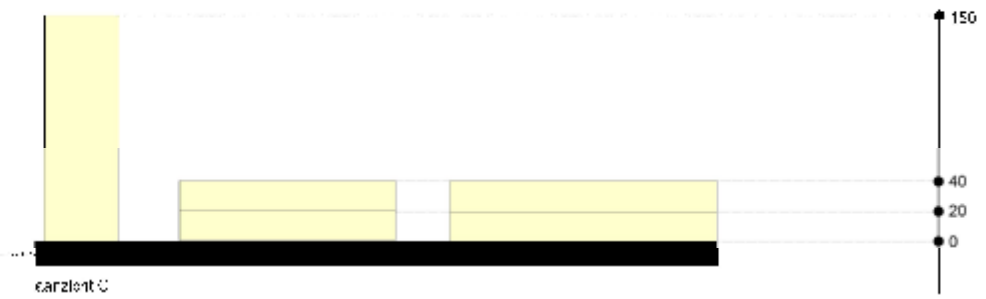
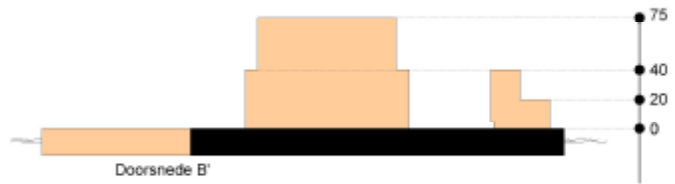
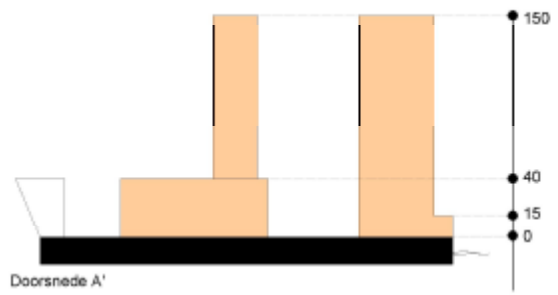
De exploitatieopzet van de deelgebieden Emplacement 1, Emplacement 2 en het nog niet gebouwde deel van Spoorweghaven is losgekoppeld van de exploitatieopzet voor de Kop van Zuid en is derhalve niet in dit overzicht opgenomen. Voor genoemde deelgebieden wordt het bestemmingsplan Parkstad, als tweede partiële herziening Kop van Zuid, voorbereid.

In afwijking van het bepaalde in lid 2 onder b wordt aan de laatste alinea (parkeren) toegevoegd de volgende passage :

"De benodigde parkeervoorzieningen voor de deelgebieden 10 en 11 worden gerelateerd aan het onder a genoemde te realiseren programma door toepassing van de parkeernormen conform de bouwverordening.

Van voldoen aan de conform het bepaalde in de bouwverordening gestelde parkeereis zal ook sprake zijn indien gebruik gemaakt wordt van elders in het plangebied gebouwde parkeervoorzieningen."

In de Beschrijving in Hoofdlijnen onder b. deelgebieden wordt de sub b bedoelde tekst voor de deelgebieden Zuidkade (kaart 10) en Wilhelminapier (kaart 11) vervangen door de volgende tekst.



Doorsnede Zuickade



LEGENDA

- Z/2** BEBOUWINGSZONE
- GRENS BEBOUWINGSZONE
- VERPLICHTE ROOILIJN BEGANE GROND
- MAXIMALE BEBOUWINGSGRENS BEGANE GROND
- SCHEIDINGSLIJN TUSSEN BOUWHOOGTEN
- OVERBOUWING
- BESTAANDE BEBOUWING
- HOOFDINFRASTRUCTUUR
- GELUIDSVOELIGE FUNKTIE'S NIET TOEGESTAAN
- ZICHTLIJN
- A AANDUIDING DOORSNEDE
- H=40 MAXIMALE BOUWHOOGTE IN METERS
- GRENS WIJZIGINGSBEVOEGDHEID I EN II (art. II, B voorschriften 1e herziening)
- 50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED MAASHAVEN, RIJNHAVEN
- PLEINTJES


 1 : 2500
 Legenda: zie achterin

plankaart 10
Zulkade

Deelgebied

ZUIDKADE (Z) kaart 10

1. In het gebied Zuidkade zal de ingezette ontwikkeling van een nieuw stedelijk (centrum-) gebied moeten worden doorgezet, zoals beschreven onder I.1. (Algemeen). Hiertoe dient een aantal voorwaarden:
 - Een optimale menging van de stedelijke functies, waarbij vooral de kwaliteit van het woonmilieu en de verblijfskwaliteit zorgvuldige uitwerking behoeft.
 - Versterken van de stedelijke functie door het stimuleren en vestigen van (culturele) instellingen van stedelijk- en (inter)nationaal niveau en het stimuleren van de functionele invulling van de 'stedelijke plint'.
 - Parkeervoorzieningen worden gerelateerd aan het bouwprogramma door toepassing van het parkeerbeleid en de parkeernormen van de gemeente Rotterdam, zoals verwoord onder III. A.2.b. in deze Beschrijving in hoofdlijnen. De te ontwikkelen kavels zullen primair zelfvoorzienend zijn en dient gestreefd te worden naar dubbelgebruik. Het vereiste parkeren dient onder maaiveld te geschieden, waarbij het functioneren en het beeld van de buitenruimte zo min mogelijk verstoord wordt.
 - Een dusdanige flexibele stedenbouwkundige opzet en bebouwingsstructuur dat het gebied ook in de toekomst zijn stedelijke functie kan behouden en nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen kan opnemen.
 - Per te ontwikkelen kavel zal in het kader van de gronduitgifte een nader te bepalen evenwichtige verdeling van het te realiseren totaal-programma gegeven worden, rekening houdend met de hierboven en de in de milieuparagraaf beschreven aspecten.
 - Een dusdanige geleding van de bouwmassa's dat een samenhangende bebouwingskarakteristiek in de te onderscheiden bebouwingszones ontstaat.
 - Een zo groot mogelijke differentiatie van karakteristieken van stedelijke ruimtes, waardoor een stedelijke weefsel van openbare ruimtes ontstaat dat toegesneden is op de specifieke condities van het gebied (klimaat, dichtheid, topografie).
 - Ter vergroting van de verblijfsruimte en -kwaliteit zal de niet bebouwde ruimte openbaar toegankelijk moeten zijn. Materiaalgebruik en detaillering van zowel de openbare buitenruimte als de uitgegeven openbaar toegankelijke ruimtes zullen samenhangend moeten zijn en rekening moeten houden met het klimaat (wind en bezonning).
 - Nadere eisen kunnen worden gesteld aan de programmatische invulling en publieke toegankelijkheid van de begane grond en eventueel de 1^e verdieping (stedelijke plint).
 - Nadere eisen kunnen worden gesteld aan de publieke toegankelijkheid van uitgegeven open ruimtes (binnenterreinen, -hoven).

2. Voor de samenhang tussen de verschillende deelgebieden en de stedelijke inpassing van het plandeel Zuidkade gelden de volgende basiselementen:
 - Continuïteit van de hoofdinfrastructuur krijgt onder andere uitdrukking in de gevelwanden (rooilijn en bouwhoogte), en in een arcade c.q uitkraging, waaraan nadere eisen gesteld kunnen worden.
 - Continuïteit van de kades, waarbij er samenhang is tussen
 - de Holland Amerikakade, Wilhelminakade, Eva Cohen-Hartogkade en de kade langs de Stieltjesstraat (aan riviervoorzijde Wilhelminapier en Koningshaven) en
 - de Antoine Platekade en de Tillemakade (aan noord- resp. oostzijde van de Rijnhaven). Weliswaar buiten het perspectief van deze 1^e herziening zal deze samenhang ook moeten worden nagestreefd bij de aansluiting met de kade aan de zuidzijde van de Rijnhaven in het ontwikkelingsgebied Pols van Katendrecht.

- Een stelsel van zichtlijnen die dit plangebied met de omliggende structuur verbindt. Hierbij zullen de zichtlijn langs de Koningshaven, de zichtlijn in het verlengde van de Stieltjesstraat (beiden met zicht op het Poortgebouw), de zichtlijn centraal in het gebied (zicht op het Entrepotgebouw) en de zichtlijn ter hoogte van het Hillekopplein voor de volle hoogte vrij, dan wel transparant moeten blijven. Dit geldt eveneens voor de zichtlijnen tussen de Laan op Zuid en de Spoorweghaven. Het is toegestaan de zichtlijnen (deels) te 'klimatiseren', waarbij nadere eisen geformuleerd kunnen worden.

3. Ter behoud en versterking van de stedenbouwkundige kwaliteit gelden de volgende basisregels voor de bebouwing:

- Negatieve gevolgen door windhinder als gevolg van bebouwing zullen, getoetst in een windhinderonderzoek, door aanpassing van de bouwmassa en eventueel door aanvullende maatregelen geminimaliseerd moeten worden.
- Er kunnen nadere eisen worden gesteld betreffende geleiding, gelaagdheid, ritmering en dakafwerking van de bebouwing ten behoeve van een samenhangende compositie van bouwmassa's. Dit geldt ook voor doorgangen, voor de inrichting en publiekstoegankelijkheid van binnenterreinen of plaza's en voor de aansluiting met bestaande bebouwing.
- Er kunnen nadere eisen betreffende de plaats en vormgeving van entrees tot parkeergarages en gebouwen worden gesteld.
- Er kunnen nadere eisen betreffende de plaats en vormgeving van voorzieningen ten behoeve van laden en lossen, vuilverwerking en afvoer worden gesteld.

4. Specifieke eisen gelden voor de bouwvolumes en gevelwanden c.q. rooilijnen van de onderscheiden bebouwingszones en aanliggende openbare ruimtes.

Bebouwingszone Z/1

- Een in hoogte oplopende bebouwing van maximaal 20 meter aan de Spoorweghaven en maximaal 40 meter aan de Laan op Zuid, i.v.m. de ruimtelijke dimensies en bezonning van de Spoorweghaven en het profiel van de Laan op Zuid. Er kunnen nadere eisen betreffende bebouwingspercentage van de gevelvlakken worden gesteld i.v.m. het zicht vanuit de bebouwing langs de Laan op Zuid op de Spoorweghaven/Landtong.
- De zichtlijnen in de bebouwingsvlekken zullen een breedte van 25 meter moeten hebben i.v.m. het zicht vanuit de straat op de Spoorweghaven.

Bebouwingszone Z/2:

- Langs de Laan op Zuid en langs de Posthumalaan is, i.v.m. het straatbeeld en het front naar de haven, in de rooilijn slechts bebouwing tot 40 meter toegestaan, waarbij uitzonderingen mogelijk zijn.
- De openbare toegankelijkheid tot het (ondergrondse) metrostation moet vanuit alle zijden optimaal worden uitgewerkt. Betreffende de plaats en de vormgeving hiervan kunnen nader eisen gesteld worden.
- Bebouwing boven de 40 meter langs de Laan op Zuid en langs de Posthumalaan zal 7 meter terug moeten liggen ten opzichte van de rooilijn.
- In deze bebouwingszone is de bestaande bovengrondse garage aan de Veemstraat een uitzondering op de eis tot ondergronds parkeren.
- Aan de aansluiting bij het Hillekopplein en de verschillende doorgangen/zichtlijnen kunnen nader eisen geformuleerd worden. De zichtlijn in het verlengde van de Stieltjesstraat en die in het midden van de locatie hebben een minimale breedte van respectievelijk 15 en 25 meter.

- In de overdekte zichtlijn in het verlengde van de Stieltjesstraat (de Galleria) kunnen paviljoens t.b.v. publieke functies worden gerealiseerd om hier meer levendigheid en activiteit te genereren. Deze paviljoens zijn maximaal 1 verdieping hoog en mogen de transparantie van de zichtlijn niet aantasten.
- Niet bebouwde ruimte in aansluiting op openbare ruimte zal openbaar toegankelijk moeten zijn; materiaalgebruik en detaillering van deze ruimtes zullen samenhangend moeten zijn en rekening moeten houden met het klimaat in het gebied (wind en bezonning).

Bebouwingszone Z/3:

- De kade zal worden uitgebreid tot maximaal 100 meter in westelijke richting (Rijnhaven), gerekend vanuit de huidige kade langs de Posthumalaan. Binnen deze zone zal een ondergrondse openbare parkeergarage kunnen worden gerealiseerd.
- Indien dat wenselijk is in verband met de verkeersafwikkeling naar en vanaf de Wilhelminapier, kan een ondergrondse 'by-pass' worden gerealiseerd tussen deze garage en de garage onder de te realiseren bebouwing aan de zuidzijde van de Wilhelminapier (in deelgebied W3).
- Bebouwing op de kade zal beperkt moeten blijven tot de entreegebouwtjes en andere aan de parkeergarage gerelateerde bouwwerken om het zicht op de Rijnhaven vanaf de Posthumalaan zo veel mogelijk vrij te laten. Situering en vormgeving van de entreegebouwtjes zullen ondersteunend moeten zijn aan de verblijfskwaliteit van de kade.
- Op de uitgebouwde kade zal een openbaar toegankelijke parkstrook worden aangelegd. Bij de inrichting zal aan de waterkant rekening moeten worden gehouden met een kadestrook van tenminste 5 meter breed, aansluitend op het niveau van de kades van de Wilhelminapier en Katendrecht.

4.3.1 wijzigingsbevoegdheid

- Binnen de als "wijzigingsbevoegdheid II" aangeduide zone mag in het water van de Rijnhaven een watergerelateerde recreatieve publieksfunctie worden gerealiseerd. Bij de situering, maatvoering en vormgeving van deze functie moet rekening worden gehouden met de de zichtlijnen dwars op de kade, de zichtbaarheid van de Rijnhaven vanaf de Posthumalaan en de ligplaatsfunctie van de Rijnhaven voor binnenvaart- en andere rivierschepen.

Bebouwingszone Z/4:

- Bebouwing langs de kade zal ondersteunend moeten zijn aan de verblijfskwaliteit. Er kunnen daarom nadere eisen worden gesteld aan de plaats en vormgeving van de bebouwing.
- Om tegemoet te komen aan eisen met betrekking tot nautische veiligheid zal tussen de bebouwing en de vaarroute in de Koningshaven een afstand van 25 meter worden gerespecteerd. Zonodig zal hiertoe een aanvaarbeveiliging worden gemaakt.
- Niet bebouwde ruimte in aansluiting op openbare ruimte zal openbaar toegankelijk moeten zijn. Materiaalgebruik en detaillering van deze ruimtes zullen samenhangend moeten zijn.
- Aan de Stieltjesstraat is bebouwing tot 150 meter met een onderbouw van 20 meter toegestaan. Hiermee wordt een ruimtelijke relatie gelegd met de hoogbouw langs de rivier op de Wilhelminapier. Er kunnen nadere eisen betreffende de bouwmassa worden gegeven. Aan de zijde van het Wilhelminaplein is een overbouw toegestaan, waarbij de aangegeven zichtlijn tot een hoogte van 20 meter vrij moet blijven.
- Aan de zijde van de Spoorweghaven is bebouwing toegestaan tot maximaal 10 meter voorbij de lijn van de kade van de Spoorweghaven, met dien verstande dat de bebouwing voorbij deze lijn maximaal 20 meter hoog is. Als hier niet tot aan de

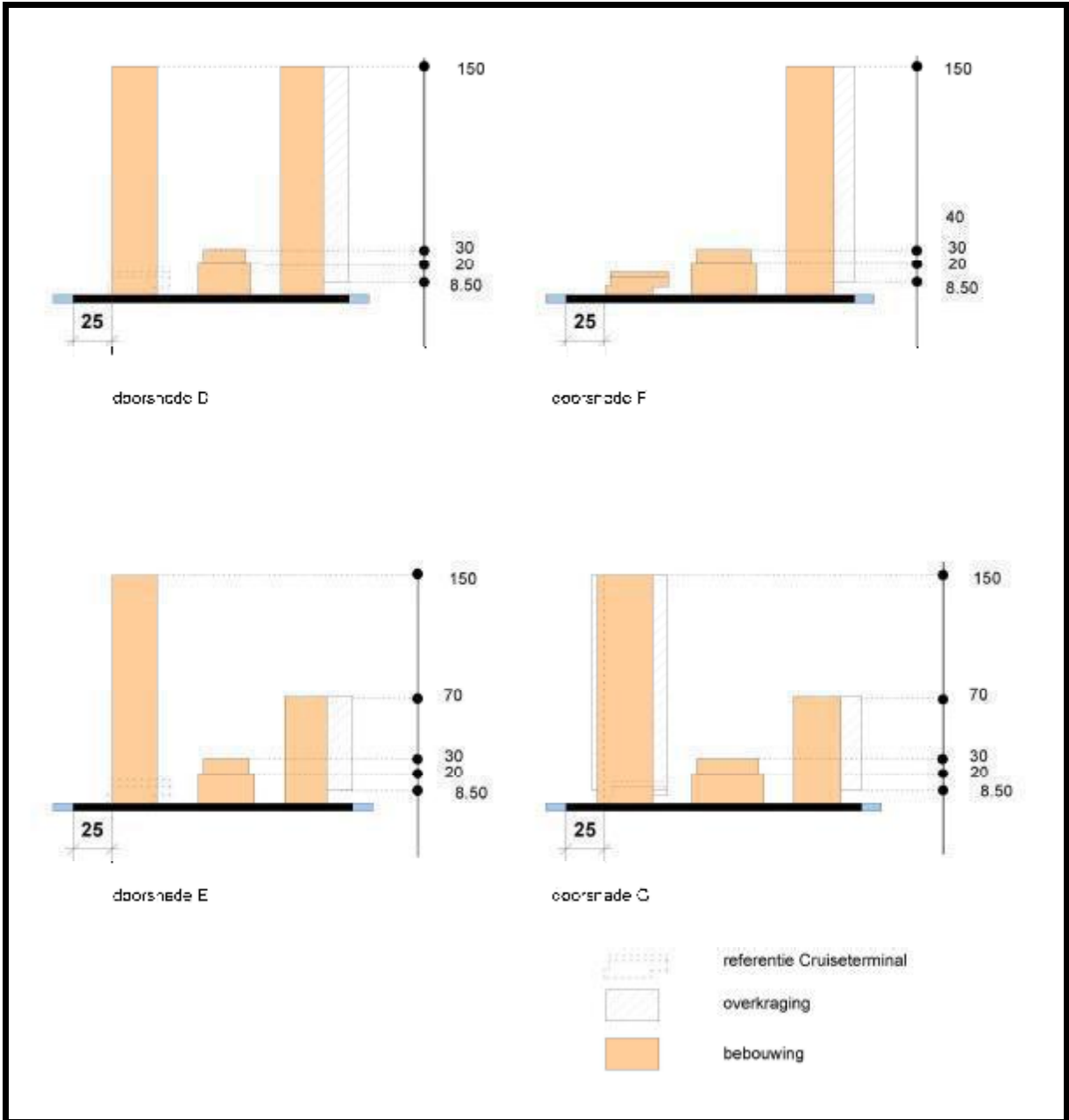
kade wordt gebouwd, moet tot aan de kade een maat vrij worden gehouden van bebouwing van minimaal de zelfde afmeting als in bebouwingszone Z/1.

5. Voor de Zuidkade geldt het volgende maximum programma:

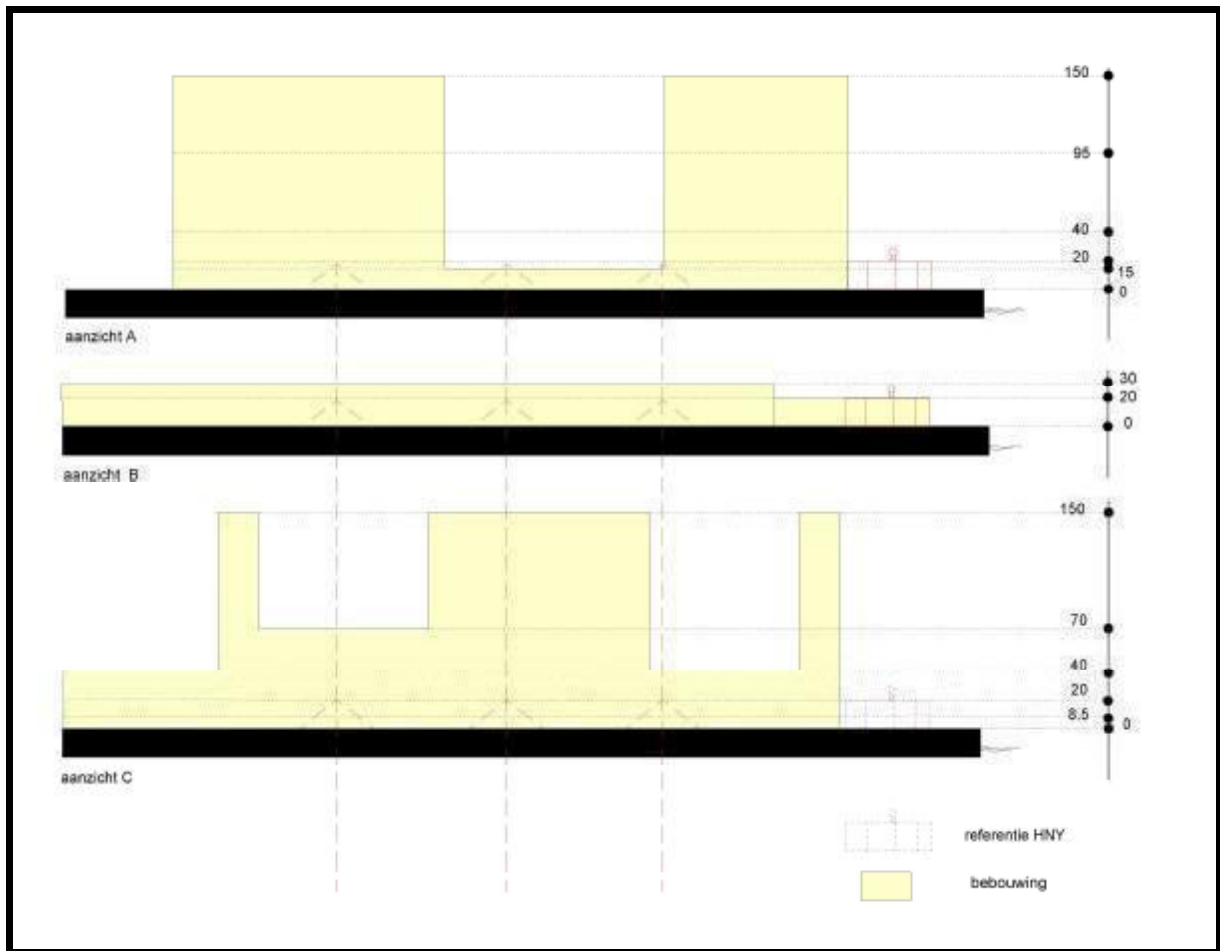
kantoren: 216.480 m² bvo
aantal woningen: 1.135 woningen
overige voorzieningen: 48.400 m² bvo

waarvan nog te realiseren in de 1e herziening - deelgebied Zuidkade:

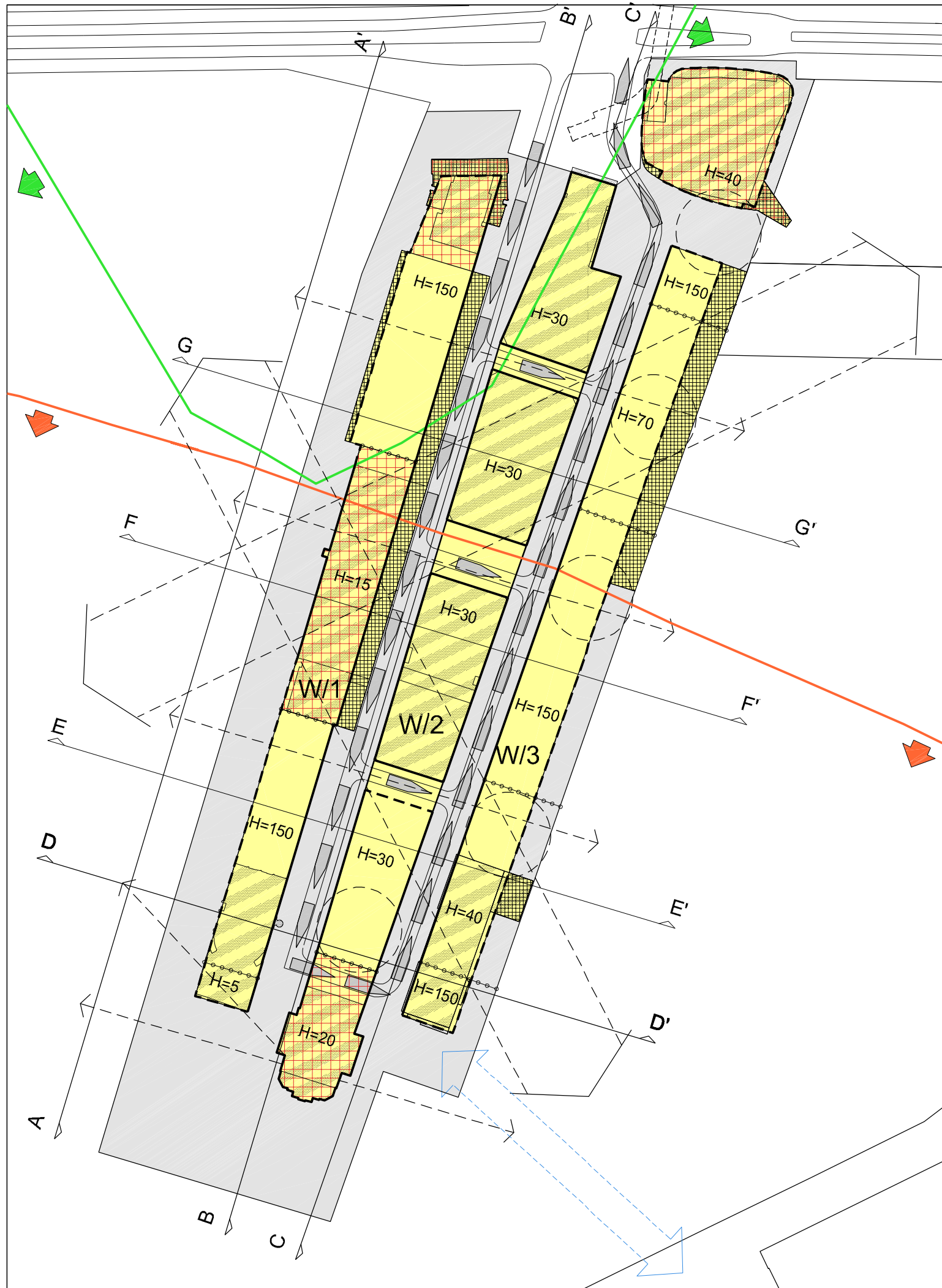
kantoren: 35.000 m² bvo
aantal woningen: 333 woningen
overige voorzieningen: 0 m² bvo



Doorsnede korte zijde Wilhelminapier



Doorsnede lange zijde Wilhelminapier



LEGENDA

- W/2** BEBOUWINGSZONE
- GRENS BEBOUWINGSZONE
- VERPLICHTE ROOLLIJN BEGANE GROND
- MAXIMALE BEBOUWINGSGRENS BEGANE GROND
- SCHEIDINGSLIJN TUSSEN BOUWHOOGTEN
- 50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED EEMHAVEN, WAALHAVEN
- 50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED MAASHAVEN, RIJNHAVEN
- OVERBOUWING
- DOORGAANDE ROUTE
- BESTAANDE BEBOUWING
- GELUIDSGEVOELIGE FUNKTIE'S NIET TOEGESTAAN
- ZICHTLIJN
- ZICHTZONE, INDICATIEF
- PLEINTJES, POSITIE NADER TE BEPALEN
- A** AANDUIDING DOORSNEDE
- H=40 MAXIMALE BOUWHOOGTE IN METERS
- LANGZAAM VERKEERSBRUG



1 : 2500

Legenda zie achterin

plankaart 11
Wilhelmijner

WILHELMINAPIER (W) kaart 11

1. Op de Wilhelminapier zal de ingezette ontwikkeling van een nieuw stedelijk (centrum-) gebied moeten worden doorgezet, zoals beschreven onder I.1. (Algemeen). Hiertoe dient een aantal voorwaarden:

- Een optimale menging van de stedelijke functies, waarbij vooral de kwaliteit van het woonmilieu en de verblijfskwaliteit op de pier zorgvuldige uitwerking behoeft.
- Versterken van de stedelijke functie door het stimuleren en vestigen van culturele en recreatieve instellingen van stedelijk en (inter)nationaal niveau.
- Parkeervoorzieningen worden gerelateerd aan het bouwprogramma door toepassing van het parkeerbeleid en de parkeernormen van de gemeente Rotterdam, zoals verwoord onder III.a.2.b in deze Beschrijving in hoofdlijnen. De te ontwikkelen kavels zullen primair zelfvoorzienend moeten zijn en er dient gestreefd te worden naar dubbelgebruik. Het vereiste parkeren dient onder maaiveld dient te geschieden waarbij het functioneren en het beeld van de buitenruimte zo min mogelijk verstoord wordt. Waar, binnen deze voorwaarden, een overcapaciteit ten opzichte van de norm kan worden gerealiseerd, moet er naar worden gestreefd deze overcapaciteit aan te wenden ter compensatie van tekorten op aangrenzende of nabije kavels. Waar het redelijkerwijs niet mogelijk is binnen de eigen bouwlocatie te voldoen aan de parkeernorm zal teneinde vrijstelling van de geldende parkeereis te kunnen verlenen, moeten worden aangetoond dat op een andere wijze duurzaam kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Dit kan door middel van dubbelgebruik door verschillende functies, door middel van parkeerplaatsen in aangrenzende of nabije kavels waar een overcapaciteit wordt gerealiseerd, of door middel van parkeerplaatsen in de te realiseren Rijnhavengarage (Z/3). Zonodig kan de in artikel 4, lid 2, onder IIc opgenomen vrijstelling gebruikt worden.
- Een dusdanige flexibele stedenbouwkundige opzet en bebouwingsstructuur dat het gebied ook in de toekomst zijn stedelijke functie kan behouden en nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen kan opnemen.
- Per te ontwikkelen kavel zal in het kader van de gronduitgifte een nadere evenwichtige verdeling van het te realiseren totaal-programma gegeven worden, rekening houdend met de hierboven en de in de milieuparagraaf beschreven aspecten.
- Een dusdanige geleiding van de bouwmassa's dat een samenhangende bebouwingskarakteristiek in de te onderscheiden bebouwingszones ontstaat.
- Een zo groot mogelijke differentiatie van karakteristieken van stedelijke ruimtes, waardoor een stedelijk weefsel van openbare ruimtes ontstaat, dat toegesneden is op de specifieke condities van de pier (klimaat, dichtheid, topografie).
- Ter vergroting van de verblijfsruimte en -kwaliteit zal de niet bebouwde ruimte openbaar toegankelijk moeten zijn. Materiaalgebruik en detaillering van zowel de openbare buitenruimte als de uitgegeven openbaar toegankelijke binnenruimtes zullen samenhangend moeten zijn en rekening moeten houden met het klimaat (wind en bezonning).
- Nadere eisen kunnen worden gesteld aan de programmatische invulling en publieke toegankelijkheid van de begane grond en eventueel de 1^e verdieping (stedelijke plint).
- Nadere eisen kunnen worden gesteld aan de publieke toegankelijkheid van uitgegeven open ruimtes (binnenterreinen, -hoven).

2. Voor de stedelijke inpassing van het gebied gelden de volgende basiselementen:

- Ontsluiting van de Wilhelminapier via een verkeerslus met één ingang (Wilhelminakade) en één uitgang (Otto Reuchlinweg) bij het Wilhelminaplein. Korte dwarsstraten verbinden de twee poten van de lus. De definitieve situering van de dwarsstraat achter hotel New York moet nog worden vastgesteld.
- De verkeerslus deelt de Wilhelminapier in drie bebouwingszones W/1 (Maaszone), W/2 (middenzone) en W/3 (Rijnhavenzone).

- Rondom openbaar toegankelijke kades: de kade langs de rivier is geschikt gemaakt voor aanleg van zeeschepen en de kade langs de Rijnhaven voor aanleg van rivierschepen. Daarbij heeft vooral het verblijfsaspect de nadruk. Aan de zijde van de Rijnhaven kan de toegankelijkheid van het 'waterplein' Rijnhaven worden versterkt d.m.v. steigers met ondersteunende functies.
- Het vrij van dominante bebouwing houden van de kop van de pier waardoor Hotel New York, het voormalige HAL-kantoor, zijn monumentale positie behoudt; het vrij houden van een zichtlijn tussen hotel New York en de noordelijke aanlanding van de stadsbrug (het Vasteland).
- Een drietal zichtlijnen, haaks van kade tot kade, die de topografische kwaliteit (een pier met aan twee kanten water) op maaiveldniveau vanaf de pierikbaar maken.
- Een hoogtedifferentiatie op de pier.
 - In de middenzone lage bebouwing tot 20 meter. Incidenteel kan boven 20 meter een opbouw worden gerealiseerd, tot maximaal 30 meter en met een oppervlak dat maximaal 30% van het dakvlak beslaat.
 - In de Maaszone hoogbouw tot 150 meter aan weerszijden van de lage bebouwing van de Cruiseterminal en het MSR.
 - In de Rijnhavenzone hoogbouw tot 150 meter, afgewisseld met lagere bebouwing tot 40 en 70 meter. De hoogbouw tot 150 meter in de Rijnhavenzone is gesitueerd aan beide uiteinden van de Wilhelminapier en in het midden tegenover de lage bebouwing van de Cruiseterminal en MSR in de Maaszone.
- Twee elkaar diagonaal kruisende zichtzones, die op deze wijze vrij blijven van hoogbouw tot 150 meter, maken de topografische kwaliteit op een stedelijk schaalniveau ervaarbaar: op zuid vanaf de Posthumalaan en Katendrecht, op noord vanaf de Parkkade en de Boompjes. Bovendien biedt de Wilhelminapier hierdoor vanuit verschillende posities in de stad een steeds wisselende aanblik: een dynamisch panorama. Binnen de op kaart 11 aangegeven bandbreedte hebben beide zichtzones een minimale breedte van 30 meter.
- De hoogbouw kan aan nadere eisen onderworpen worden, waaronder een 3D-studie naar implicaties in het stadsbeeld.
- Naast de kades, het Koninginnehoofd op de kop van de pier en het plein bij de aanlanding van de Erasmusbrug, is een aantal pleintjes in de Rijnhavenzone en in de middenzone gericht op verblijfskwaliteit.
- Het handhaven van de nog resterende historische bebouwing draagt in belangrijke mate bij aan het eigen karakter van de Wilhelminapier: Cruiseterminal (voormalige HAL passagebouw), hotel New York, Las Palmas, Pakhuismeesteren en 't Leidsche Veem. Hotel New York, de Cruiseterminal en 't Leidsche Veem zijn Rijksmonument. Las Palmas is genomineerd als toekomstig gemeentelijk monument.

3. Ter behoud en versterking van stedenbouwkundige kwaliteit gelden de volgende basisregels voor de bebouwing:

- Negatieve gevolgen door windhinder als gevolg van bebouwing zullen moeten worden getoetst in een windhinderonderzoek. Door aanpassing van de bouwmassa en door aanvullende maatregelen (zoals het planten van bomen op de pleintjes in de Rijnhavenzone, het aanbrengen van luifels c.q. arcades aan de bebouwing en het overkappen van de smalle doorgangen naar de kade in de Maaszone) moet de windhinder worden geminimaliseerd.
- Er kunnen nadere eisen worden gesteld betreffende geleiding, gelaagdheid, ritmering en dakafwerking van de bebouwing ten behoeve van een samenhangende compositie van bouwmassa's. Dit geldt ook voor doorgangen, voor de inrichting en publiekstoegankelijkheid van binnenterreinen of plaza's en voor de aansluiting met bestaande bebouwing.
- Er kunnen nadere eisen betreffende de plaats en vormgeving van entrees tot parkeergarages en gebouwen worden gesteld.
- Er kunnen nadere eisen betreffende de plaats en vormgeving van voorzieningen ten behoeve van laden en lossen, vuilverwerking en -afvoer worden gesteld.

4. Specifieke eisen gelden voor de bouwvolumes en gevelwanden c.o. rooilijnen van de onderscheiden bebouwingszones en aanliggende openbare ruimtes.

4.1 Bebouwingszone W/1

a. algemeen

- Een samenhangende compositie van bouwmassa's met een maximum bouwhoogte van 150 meter i.v.m. de ruimtelijke dimensies en bezonning van de rivier. In het middensegment van bebouwingszone W/1 is boven de Cruise terminal en boven het gebouw Marine Safety Rotterdam geen bebouwing toegestaan; de maximale bouwhoogte is hier 15 meter.
- Ter vergroting van het zicht van uit de straat naar de kade kunnen nadere eisen aan de transparantie van de begane grond gegeven worden.

b. kadezijde van bebouwingszone W/1

- Bij bouwiniciatieven moet rekening worden gehouden met het realiseren van een promenade op +1 niveau aan de rivierzijde. Deze promenade begint bij het terras van het gebouw "Toren op Zuid" aan het begin van de pier, sluit aan op het terras van de Cruiseterminal en eindigt bij het opgetilde dek op de parkeergarage van de WPC toren. Behalve een wandeling biedt de promenade waar mogelijk ook toegang tot functies op de 1^e verdieping.

Om tegemoet te komen aan eisen m.b.t. externe veiligheid moet aan de zijde van de kade een bebouwingsvrije zone van 25 meter vanaf de kade worden gerespecteerd. De reeds binnen deze zone aanwezige bebouwing kan worden gehandhaafd. Bebouwing die ten tijde van aanbidding van deze herziening al in ontwikkeling was genomen (i.c. De Rotterdam) kan bij wijze van uitzondering toch binnen deze 25 meter zone worden gerealiseerd, mits aangetoond wordt dat door het treffen van nader te bepalen proactieve, preventieve en preparatieve maatregelen aan, in en met betrekking tot het gebouw een zelfde veiligheidsniveau wordt bereikt.

c. straatzijde van bebouwingszone W/1

- Aan de straatzijde mag bebouwing aan de noordzijde van de Cruiseterminal tot een hoogte van 8,5 meter de gevellijn van de begane grond van de Cruiseterminal niet overschrijden. Daarboven is een overstek toegestaan, met dien verstande dat de gevellijn op de 1^e verdieping van de Cruiseterminal niet mag worden overschreden. Boven 30 meter moet de bebouwing minimaal 3,5 meter terugliggen ten opzichte van de maximaal toegestane overstek.
- Ten zuidwesten van de Cruiseterminal en MSR mag bebouwing de gevellijn van het WPC niet overschrijden.

4.2 Bebouwingszone W/2

- De bebouwing zal ten behoeve van een continu straatprofiel langs de twee ontsluitingsstraten tot een hoogte van 8 meter de rooilijn moeten volgen.
- De bebouwing heeft een maximale hoogte van 30 meter. Vanaf 20 meter ligt bebouwing minimaal 3,5 meter terug ten opzichte van de straatwand en heeft die bebouwing een maximaal grondvlak van 30% van het dakvlak. Waar het monumentale karakter van de middenzone W/2 of van een gebouw of van elementen van een gebouw in de Middenzone daar aanleiding toe geeft, kunnen aan hoogte en omvang en positie van de opbouw nadere beperkingen worden opgelegd of nadere eisen worden gesteld.
- De bebouwing tot 20 meter hoogte is, t.b.v. de continuïteit van de straatwand, maximaal aaneengesloten;
- Er kunnen nadere eisen worden gesteld t.a.v. transparantie en doorgankelijkheid van de begane grond i.v.m. de gewenste relatie tussen Rijnhaven- en Maaszone;

4.3 Bebouwingszone W/3

a. algemeen

- Een samenhangende compositie van bouwmassa's met een maximale bouwhoogte van 150 meter op de beide koppen en in het midden tegenover de lage bebouwing van de Cruiseterminal en Marine Safety Rotterdam. Deze hoogbouw wordt afgewisseld met bebouwing met een maximale bebouwingshoogte van 40 en 70 meter.
- Voor de bebouwing tot 150 meter geldt dat gestreefd wordt naar een minimaal aaneengesloten bebouwing, bijvoorbeeld in de vorm van slanke torens, t.b.v. bezonning en lichttoetreding op de straten en de achterliggende bebouwing op de pier.
- Ter vergroting van het zicht van uit de straat naar de kade kunnen nadere eisen aan de transparantie van de begane grond gesteld worden.

b. straatzijde van bebouwingszone W/3

- De bebouwing zal ten behoeve van een continu straatprofiel aan de Otto Reuchlinweg tot een hoogte van 8 meter de aangegeven rooilijn moeten volgen. Daarboven mag de bebouwing worden teruggelegd.

c. kadezijde van bebouwingszone W/3

- Aan de kadezijde mag de gevellijn verspringen om het meer informele karakter van de kade te benadrukken; hier is alleen een maximale bebouwingsgrens aangegeven.
- Deze grens geldt tot een hoogte van 8,50 meter. Daarboven is - incidenteel - een overstek toegestaan tot maximaal de waterlijn. Deze mogelijkheid is er op gericht een grote variatie in woonmogelijkheden te kunnen ontwikkelen.

5. Voor de Wilhelminapier geldt het volgende maximum programma:

kantoren:	179.910 m ² bvo
aantal woningen:	1.575 woningen
overige voorzieningen:	92.720 m ² bvo

waarvan nog te realiseren in de 1e herziening - deelgebied Wilhelminapier:

kantoren:	101.000 m ² bvo
aantal woningen:	1241 woningen
overige voorzieningen:	5.2500 m ² bvo

III BIJLAGEN

INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN

- Reactie van Provinciale Planologische Commissie d.d. 19 december 2002
- Oorspronkelijke voorschriften "De Kop van Zuid"



02 S.O.B. 03458

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

provincie **HOLLAND**
ZUID

De PPC is het overleg- en
adviesorgaan zoals bedoeld
in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

CONTACTPERSOON

ing. H.L. de Lange

DOORKIESNUMMER

070 - 441 74 65

E-MAIL

lange-hl@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

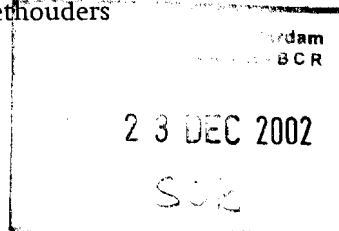
070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

Tram 1 en 9 en bus 18, 67,
88 en 90 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

adv-obp-hl-010900

Burgemeester en Wethouders
van Rotterdam

ONS KENMERK

DRM/PPC/2002/7746

UW KENMERK

dS+V 02/3053

BIJLAGEN

-

DATUM

19 DEC. 2002

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO,

voortwerpbestemmingsplan "de Kop van Zuid, 1^e herziening"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 21 november 2002. Bij onze oordeelsvorming hebben wij tevens uw notitie van 14 november 2002 betrokken en hetgeen ter vergadering is verwoord. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het vigerend bestemmingsplan "De Kop van Zuid" is op 28 april 1992 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Dit is een globaal eindplan, met doel om het ontwikkelingsproces te sturen en begeleiden, zodat van een verouderd havengebied een hoogwaardig binnenstadsgebied ontstaat als aanvulling op het bestaande stadscentrum.

De 1^e herziening beperkt zich met name tot de Wilhelminapier en de Zuidkade. Daarnaast zijn een aantal wijzigingen opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied van het vigerende bestemmingsplan.

In het streekplan Rijnmond (1996) is het de Wilhelminapier en het grootste gedeelte van de Zuidkade aangemerkt als "Stads- en dorpsgebied". Daarbij is aangemerkt dat het hier gaat om "herstructurering van het rivierfront". Het gaat om herstructurering van havenactiviteiten naar stedelijke functies en waar mogelijk woonfuncties. Voorgestelde nieuwe functies en bestemmingen passen hierbinnen.

Het plan past binnen het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR). Met dit plan heeft onze commissie in de vergadering van 17 januari 2002 ingestemd. Het noordelijk deel van de Kop van Zuid wordt in het RPR aangemerkt als centrummilieu. Dit milieu is stedelijk en gemengd. De oevers van het gebied zijn in het plan aangegeven als trekkers voor toerisme en recreatie.

Het plan past tevens in de Nota Hoogbouwbeleid Rotterdam 2000-2010, hiermee heeft onze commissie in de vergadering van 11 oktober 2001 ingestemd. In dit beleid staat aangegeven dat op de Kop van Zuid hoogbouw gerealiseerd mag worden met een maximum van 150 meter. De middenzone is aangegeven als in bestemmingsplannen uit te werken overgangsgebied.

Ten aanzien van de hoogte is voor de Wilhelminapier zuidzijde op basis van deze nota eind november 2001 door Gedeputeerde Staten een specifieke verklaring van geen bezwaar afgegeven. Met gebruikmaking van deze verklaring is op deze locatie reeds een maximum bouwhoogte van 150 meter mogelijk.

2. BEOORDELING

2.1 Programma

In "III Beschrijving in hoofdlijnen" wordt een indicatie van het totale programma gegeven. Dit indicatief programma is gelijk gebleven aan het in het bestemmingsplan "Kop van Zuid" opgenomen programma. Gezien de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van het programma voor de Wilhelminapier adviseren wij u om dit totale programma hierop aan te passen (A).

2.2 Cultuurhistorische Waarden

In het plan ontbreekt een passage met betrekking tot de omgang met cultuurhistorische waarden in het gebied. Wij adviseren u in het plan hier aandacht aan te besteden (A).

2.3 Waterstaatszaken

De waterparagraaf in het bestemmingsplan is p.m. gesteld. Wij adviseren u de waterparagraaf in overleg met het waterschap en in aansluiting op de Nota planbeoordeling 2002 aan te vullen (A).

2.4 Parkeerbeleid

Gezien de aanwezige metroverbinding wordt het plangebied in de Nota planbeoordeling 2002 aangemerkt als een belangrijke openbaarvervoerslocatie. Het bestemmingsplan dient in dat kader regels te bevatten met betrekking tot inpandig of ondergronds parkeren. In de wijziging neemt uw gemeente een voorschrift op waardoor het realiseren van een parkeervoorziening boven maaiveld mogelijk wordt gemaakt. Het ontbreekt in het plan aan een motivering hieromtrent (G2).

2.5 Geluidhinder

In het plangebied is sprake van industrielawaai. Door het treffen van bronmaatregelen aan omliggende bedrijven beoogt u de geluidhinder voor de woningen op de Wilhelminapier terug te dringen tot 55 dB(A), hetgeen volgens recent onderzoek van DCMR mogelijk is. Wij stemmen met deze aanpak in.

Het bestemmingsplan kan pas door uw raad worden vastgesteld na vaststelling van de hogere grenswaarden (G1).

2.6 Luchtkwaliteit

In paragraaf 5.3 "Luchtkwaliteit" wordt aangegeven dat er nog berekeningen dienen te worden uitgevoerd om de luchtkwaliteit in het plangebied te toetsen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Informatie kan worden verkregen uit berekeningen met het CAR2-model, het TNO-verkeersmodel en/of de 'Zonekaarten

luchtkwaliteit langs wegen' van de provincie Zuid-Holland. Wij verzoeken u deze informatie beschikbaar te geven opdat het plan qua luchtkwaliteit beoordeeld kan worden (G2).

In onze vergadering heeft u overigens aangegeven geen verhoging van de achtergrondemissies te verwachten.

De benzeenconcentraties rond parkeergarages moeten worden getoetst aan de grenswaarde voor benzeen. In onze vergadering heeft u aangegeven dat bij verlening aan de bouwvergunning hieraan getoetst zal worden. Wij verzoeken u hieraan in de plantoelichting aandacht te besteden (G2).

2.7 Externe Veiligheid

In paragraaf 5.2 "Externe Veiligheid" wordt op basis van de "Vaarwegenstudie Rijnmond" geconcludeerd dat de contour voor het individueel risico (IR) van 10^{-6} niet wordt overschreden op de oever. Dit is juist. Er moet echter nog wel worden onderzocht wat de bijdrage van de geplande bebouwing is aan het groepsrisico (GR). De uitkomst hiervan moet worden getoetst aan de oriënterende waarde voor het GR van $10^{-2}/n^2$ (G2).

Bij voorschrift bebouwingslocatie Z/3 is aangegeven dat in een zone van maximaal 80 meter breed in het water van de Rijnhaven op potons kleinschalige bedrijvigheid, recreatieve functies en horecavoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Naar aanleiding hiervan merken wij met het oog op de externe veiligheid op dat aandacht ware te besteden aan maatregelen die een effect van een mogelijk incident beperkt houden (bijvoorbeeld ontruimingsmogelijkheden voor het maximaal aantal aanwezigen).

Een voorwaarde voor de pontons is verder dat er geen ligplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen is of komt in de Rijnhaven. Er is nu wel een ligplaats, maar er mogen nu geen zogenaamde kegelschepen (met gevaarlijke stoffen) aanmeren. Voorwaarde voor het gebruik van pontons is dat er ook in de toekomst geen ligplaats(en) voor kegelschepen in de Rijnhaven zullen zijn.

Ter vergadering heeft u vermeld dat er geen pontons zullen worden neergelegd als er schepen met gevaarlijke stoffen liggen. De Havenverordening zou ook die zekerheid bieden.

Wij verzoeken u om een en ander in de plantoelichting te verwoorden (G2).

2.8 Bodemkwaliteit

In het plan ontbreekt inzicht in de bodemkwaliteit. Wij gaan er van uit dat onderzoek en sanering conform het gezamenlijk bodemsaneringsbeleid zal worden uitgevoerd. De toelichting dient in dit opzicht aangevuld te worden (G2).

2.9 Financieel-economische aspecten

De paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid geeft onvoldoende inzicht in de consequenties van de herziening voor de exploitatie Kop van Zuid. Bij de vaststelling van het plan, of zo mogelijk eerder, dient een geactualiseerde exploitatieopzet te worden ingediend (G2).

2.10 Overleg ex artikel 10 BRQ

2.10.1 Rijkswaterstaat

Wij verzoeken u rekening te houden met de overlegreactie van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat over het aspect externe veiligheid (G2).

ONS KENMERK
DRM/PPC/2002/7746
PAGINA 4/4

2.10.2 Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Naar aanleiding van de overlegreactie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) merken wij op dat ons inziens aan de historische waardevolle elementen in het gebied een zorgvuldige plek gegeven dient te worden. Mede omdat het stedenbouwkundig plan als aanvaardbaar voorkomt spreken wij ons daarbij niet op voorhand uit waarin zich dat qua bouwhoogte vertaalt (G2).

Als uitzondering daarop bevelen wij u hierbij aan om de hoogte van het huidige hotel New York vast te leggen als maximumhoogte voor die locatie (A).

3. ADVIES

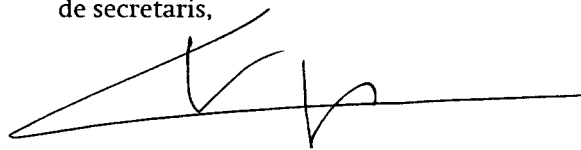
Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Voor het overige stemmen wij met het plan in.

Wij stemmen tevens in met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar door Gedeputeerde Staten voor het bouwplan Montevideo.

Voor het overige stemmen wij thans nog niet in met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar, dit in verband met de in deze brief gemaakte G1- en G2-opmerkingen.

Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,



mr. C. Verwijs

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

Bijlage

Oorspronkelijke voorschriften "De Kop van Zuid"

I. BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN ALGEMEEN

In dit plan zijn drie bestemmingen gegeven: stedelijke functies, woongebied en onbebouwd gebied. In de artikelen 1, 2 en 3 van de voorschriften zijn per bestemming globaal de doeleinden aangegeven. De wijze waarop met dit plan deze doeleinden worden nagestreefd, wordt in hoofdlijnen als volgt beschreven:

hoofddoelstelling.

1. Alle maatregelen dienen primair de herontwikkeling van het plangebied, en wel van verouderd havengebied tot hoogwaardig binnenstads-gebied, dat -met een geheel eigen identiteit- zowel ruimtelijk als functioneel een aanvulling vormt op het bestaande stadscentrum, maar ook aansluit op de zich al in het kader van de stadsvernieuwing ontwikkelende gebieden op de zuidoever. Daarbij wordt uitgegaan van een versterking van deze ontwikkeling in deze gebieden ("social return").
Dit bestemmingsplan vormt een eerste fase van een ontwikkeling op stedelijk en zelfs bovenstedelijk niveau, die er uiteindelijk toe zal leiden dat de grens tussen haven en stad zal zijn gelegen ten westen van de wijk Charlois.

organisatie, werkwijze PPS

2. Het onderhavige bestemmingsplan is geen volledig gedetailleerd plan, maar een zogenaamd globaal eindplan volgens de nieuwe wettelijke mogelijkheden (zie hiervoor ook hoofdstuk 5.2. van de Plantoelichting). Het is meer sturend en procesbegeleidend dan vroeger het geval kon zijn. De gemeente heeft daarom specifiek ten behoeve van de verdere invulling en uitvoering van het bestemmingsplan een organisatiestructuur gevormd bestaande uit gemeente, particuliere sector, bevolking en overige belanghebbenden, en welke is weergegeven in par.5.3. (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) van de plantoelichting.
Binnen deze organisatiestructuur zijn verschillende vormen van publiek-private samenwerking mogelijk (zie par. 5.3.).

Voor de Wilhelminapier wordt daarbij een integrale ontwikkeling in een samenhangend geheel beoogd, mede in verband met de onderlinge afstemming van de bouwhoogten, met aan te brengen voorzieningen voor parkeren, met een optimale verdeling van de functies op de begane grond, de ondergrondse infrastructuur, en de inrichting van de buitenruimte, waaronder de situering van dwarsdoorgangen.

In verband daarmee wordt aldus ook een optimale fasering van de uitvoering beoogd.

De organisatie kent een coördinatieteam voor de realisatie per deelgebied. Elk deelgebied kent een eigen exploitatieopzet (zie hierna onder A.I.a.). Een wijziging in de exploitatie per deelgebied dient door dit team zelf te worden verantwoord.

Naar gelang de mogelijkheden en wenselijkheden die uit de voortgang van het plan- en uitvoeringsproces blijken is de organisatievorm aanpasbaar.

Q-team P-Team

3. Voor de kwaliteitsbewaking worden een Quality-team en een Programma-team ingesteld. Het Q-team, een onderdeel van het welstandscollege, adviseert over de ruimtelijke aspecten, waaronder de architectonische, de infrastructuur, de buitenruimte, en de afstemming daarvan. Het P-team adviseert over de programmatische aspecten, mede in de (boven-) stedelijke context.

thema's

4. Naast de hieronder gegeven globale indeling, en de per deelgebied onder B. gegeven beschrijving in hoofdlijnen, wordt de uitvoering van het bestemmingsplan begeleid door een uitvoeringsplan (zie toelichting, hoofdstuk 5, uitvoerbaarheid). Per deelaspect zijn resp. worden daarvoor ook deelrapporten opgesteld, met de volgende thema's als onderwerp:

- ruimtelijke kwaliteit
- programmatische kwaliteit
- sociale vernieuwing
- milieu
- buitenruimte

- verkeer en vervoer

De uitvoering van het plan wordt getoetst aan deze beschrijving in hoofdlijnen, het is een bindend onderdeel van het plan. De interpretatie kan daarbij mede afhankelijk worden gesteld van de genoemde thema-rapporten.

nadere eisen, vrijstellingen

5. Op grond van deze beschrijving in hoofdlijnen kunnen eveneens nadere eisen worden gesteld, ofwel vrijstellingen worden verleend zoals omschreven in artikel 4 van de planvoorschriften.

II. VOORSCHRIFTEN

Artikel 1 - STEDELIJKE FUNKTIES

De gronden, aangewezen voor STEDELIJKE FUNKTIES, zijn bestemd voor:

- kantoren,
 - commerciële en recreatieve bebouwing,
 - culturele en maatschappelijke voorzieningen,
 - woningen,
- en
- verkeersgebied en verblijfsgebied, inclusief openbaar vervoersvoorzieningen, groenvoorzieningen.

Artikel 2 - WOONGEBIED

De gronden, aangewezen voor WOONGEBIED, zijn primair bestemd voor:

- woningen, en secundair, in hoofdzaak in de als "stedelijke plint" aangeduide zone, voor
- culturele en maatschappelijke voorzieningen,
- showrooms, kantoren en daarmee vergelijkbare dienstverlening,
- winkels zoals nader aangegeven in de beschrijving in hoofdlijnen voor de deelgebieden S en LS (plankaarten 5 en 6),
- horeca, waarbij het accent ligt op het verstrekken van eet- en/of drinkwaren,
- ambachtelijke bedrijven.

en overigens voor

- park,
- andere groenvoorzieningen,
- verkeersgebied en verblijfsgebied, inclusief openbaar vervoersvoorzieningen.

Met vrijstelling van burgemeester en wethouders is ook andere, in de beschrijving in hoofdlijnen passende horeca toegestaan.

Artikel 3 - ONBEBOUWD GEBIED

De gronden, aangewezen voor ONBEBOUWD GEBIED zijn bestemd voor:

- de hoofdinfrastructuur, zijnde
 - a. hoofd- en verzamelweg, met inbegrip van voorzieningen voor openbaar vervoer,
 - b. bruggen, waaronder een nieuwe oeververbinding,
- groenvoorzieningen en park,
- water tbv de recreatieve en commerciële scheepvaart.

De bouw van in de bestemming passende voorzieningen is eveneens toegestaan.

Artikel 4 - BOUWVOORSCHRIFTEN, NADERE EISEN, VRIJSTELLINGEN, WIJZIGINGEN

1. Het bouwen is toegestaan overeenkomstig de op de plankaarten 2 t/m 11 aangegeven bebouwingsnormen. Voor zover geen bebouwingsnormen zijn gegeven geldt de bouwverordening.

Voor de gronden gelegen binnen een zone van 23 meter ter weerszijden van de op de kadastrale kaart aangegeven "as van de waterkering" zijn het gebruik en het bouwen van bouwwerken ten behoeve van de waterkering toegestaan.

2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de Beschrijving in hoofdlijnen:

Nadere eisen

- I. **Nadere eisen te stellen met betrekking tot:**

- a. de situering van gebouwen, verkeers- en parkeervoorzieningen met inbegrip van de omvang daarvan, in- en uitritten, groen- en speelvoorzieningen;
- b. hoogte en afdekking van gebouwen;
- c. gebruik van gebouwen in het geval van nieuwbouw of van gebruiksveranderingen.

Vrijstellingen

II. vrijstelling te verlenen:

- a. indien op ondergeschikte punten een geringe afwijking in de begrenzing, het beloop of het profiel van een weg, de ligging of de vorm van een bouwblok of een terrein c.q. waterloop of de hoogte van een bouwwerk in het belang van het te verwachten verkeer, de volkshuisvesting en/of een behoorlijke bebouwing c.q. inrichting noodzakelijk is, dan wel de noodzaak daartoe bij uitzetting van het plan op het terrein blijkt;

geringe afwijkingen aantal bouwlagen

- b. ten behoeve van het overschrijden van het toegestane aantal bouwlagen c.q. de bouwhoogte met twee bouwlagen, resp. 7.5 m, in die gevallen dat realisering van het bouwprogramma dit noodzakelijk of redelijk gewenst maakt en de gegeven stedenbouwkundige situatie zonder overwegend bezwaar een meer intensieve bebouwing in deze zin toelaat, alsmede met dakopbouwen, technische ruimten.

Voor het bouwen tot een nog grotere hoogte kan wederom tot een overschrijding met twee bouwlagen resp. 7.5 m vrijstelling worden verleend, indien is aangetoond dat aan de vereisten, genoemd in de beschrijving in hoofdlijnen wordt voldaan, en de gegeven stedenbouwkundige situatie zonder overwegend bezwaar een meer intensieve bebouwing in deze zin toelaat. Voor het gebied met de bestemming 'Woongebied' is de in de gemeente gebruikelijke tervisielegging hierbij vereist.

Wijzigingen

III. het plan te wijzigen:

- a. ten behoeve van een overschrijding van de bebouwingsgrenzen met niet meer dan 10 m, in die gevallen dat aanpassing van de vorm van die gebouwen, dan wel van het betreffende bouwblok
bebouwingsgrenzen
(of de betreffende bebouwingstrook) in verband met het bouwprogramma noodzakelijk is en dit in de desbetreffende situatie op stedenbouwkundig verantwoorde wijze mogelijk is en het wegenbeloop niet wezenlijk wordt aangetast.
Voorzieningen
- b. ten behoeve van de bouw in het openbaar gebied van recreatieve, culturele en maatschappelijke functies met een oppervlakte van ten hoogste 3000 m² en een hoogte van maximaal drie bouwlagen, in het geval van nader blijkende behoefte aan deze voorzieningen, en indien dit in de desbetreffende situatie op stedenbouwkundig verantwoorde wijze mogelijk is en het wegenbeloop en het voetgangersverkeer niet wezenlijk wordt aangetast.
Aantal bouwlagen
- c. ten behoeve van het vergroten van het - met inbegrip van vrijstelling - toegestane aantal bouwlagen, c.q. van de bouwhoogte, met vier bouwlagen resp. 15 m in geval een stedenbouwkundig accent in deze zin noodzakelijk of gewenst is, ofwel in die gevallen dat realisering van het bouwprogramma dit noodzakelijk of redelijk gewenst maakt en de gegeven stedenbouwkundige situatie zonder overwegend bezwaar een meer intensieve bebouwing in deze zin toelaat.

3. Behalve het bouwen overeenkomstig een door Gedeputeerde Staten goedgekeurde wijziging van het bestemmingsplan, als bedoeld in het tweede lid, is het bouwen eveneens toegestaan overeenkomstig een in voorbereiding zijnde wijziging van dit bestemmingsplan, als in dit artikel bedoeld, met voorafgaande verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten. De in de gemeente gebruikelijke tervisielegging is hiervoor vereist.

Artikel 5 - OVERGANGSBEPALINGEN

Bouwen

1. Een bouwwerk, dat op het tijdstip van terzieslegging van het ontwerp van dit plan bestond of in uitvoering was, danwel is of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning die is of moet worden verleend, en dat afwijkt van het in dit plan - behoudens in dit artikellid - bepaalde ten aanzien van de toelaatbaarheid van bebouwing, mag, mits de bestaande afwijkingen ook naar hun aard niet worden vergroot en behoudens onteigening:
 - I. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing tot gevolg heeft;
 - II. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwvergunning wordt aangevraagd binnen twee jaar, nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Gebruik

2. Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan – behoudens in dit artikellid – bepaalde en dat bestaat op het tijdstip, waarop het plan voor zover betrekking hebbend op de strijdigheid van dat gebruik van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.
3. Het bepaalde in lid 2 is niet van toepassing op gebruik als daar bedoeld, dat reeds in strijd was met het tot het daargenoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan en dat tot op 3 maanden voor dat tijdstip nog niet bestond.

Artikel 6 - ALGEMENE GEBRUIKSBEPALING

1. Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken voor een doel of op een wijze strijdig met het in dit plan – behoudens in artikel 5 lid 2 bepaalde.
2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde onder 1, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 7 - TITEL

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als de “Voorschriften De Kop van Zuid”.

III. BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN

A. Plangebied

Wat betreft de onder I.1. genoemde herontwikkeling wordt gestreefd naar het volgende, een en ander nader in beeld gebracht op plankaarten 1 en 2 (plan als geheel) en 3 t.m. 11 (beschrijving in hoofdlijnen Deelgebieden):

1. T.a.v. het gebied als deel van de stad.

- a. De ruimtelijke aansluiting van het gebied op de stad, en de bestemmingen op datzelfde niveau bezien, zijn aangegeven op plankaart 1.

Het plan als geheel, en de interne hoofdinfrastructuur is gegeven op plankaart 2.

Op plankaart 3 t.m. 11 (zie hierna onder beschrijving in hoofdlijnen Deelgebieden) staat per deelgebied een enveloppe met de uiterste maten en/of overige bebouwingsnormen aangegeven, als ook het programma met aantallen woningen en andere verhuurbare ruimte, zoals aangehouden bij de exploitatie-opzet.

Nieuwe stadsbrug

- b. Met de bouw van een nieuwe stadsbrug wordt een nieuw stedelijk (centrum-)gebied ontsloten, dat op een unieke lokatie aan de rivier is gelegen.

Rotterdam-Zuid wordt van het relatieve isolement verlost. De ontwikkeling van de Kop van Zuid zal ook de omliggende stadsvernieuwingswijken ten goede komen.

Stadsas

- c. Er wordt een voortzetting van de zonering van de stedelijke functies nagestreefd op de Wilhelminapier en de Zuidkade en langs de Entrepothaven, alsmede langs de zogenaamde "stedelijke plint".

2. T.a.v. het gebied als zodanig

Programma

- a. Het totaal nog te realiseren programma conform de exploitatieopzet voor het plan omvat:

woningen	5.100 *)
kantoren	377.000 m ²
recreatieve voorzieningen	34.000 m ²
winkels	3.500 m ²
bedrijven, diensten	51.000 m ²
bijzondere doeleinden	16.000 m ²
parkeren (gebouwd)	3.600

*) (waarvan 650 P.M. in het deelgebied Emplacementsweg, te bouwen van 2000 tot 2005)

Verkeer parkeren

- b. Een nieuw Metrostation bij de Wilhelminapier en tramverbindingen zorgen voor een hoogwaardige ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer.

Door toevoeging van de nieuwe stadsbrug en een aanvulling (Emplacementsweg) en modernisering van het verzamelwegennet wordt het gebied ook voor het wegverkeer goed bereikbaar.

Op plankaart 2 en op kaart 5 (Hoofdwegenstructuur, geluidkaart) zijn deze voorzieningen nader aangeduid.

De drie noord-zuid lopende verbindingen zullen stedelijke boulevards vormen, die in het noorden elk via een centraal plein op de bruggen aansluiten. Vanuit deze pleinen zal de uitvoering van het plan zich ontwikkelen.

In het zuiden sluit een verbinding aan op de stedelijke as naar het Zuidplein, de twee andere voegen zich samen over een nieuw viaduct naar de Stadionweg. De doorgaande verkeersstromen zullen overigens beperkt dienen te blijven.

Drie haaks hierop lopende dwarsverbindingen vormen respectie- velijk een hoogwaardig

rivierfront langs de zuidoever van de Maas, een scheiding tussen de "havenstad" en het zuidelijke woongebied ("Parkstad"), en een aansluiting op de voorzieningen in de aangrenzende wijken.

De benodigde parkeervoorzieningen worden gerelateerd aan het onder a. genoemde te realiseren programma door toepassing van de parkeernormen voor de centrum-periferie conform de Rotterdamse bouwverordening. Voor de parkeervoorzieningen bij kantoren en bedrijven zal daarbij primair worden uitgegaan van de norm die het Structuurschema Verkeer en Vervoer-II aangeeft voor Randstadlokaties met bereikbaarheidsprofiel B (1 plaats per 5 werknemers, oftewel 1 plaats per 130 m²). Deze normen kunnen geleid op het mobiliteitsbeleid tevens als maximum-norm worden gehanteerd.

Onder invloed van een aanscherpend mobiliteitsbeleid en van een verdere verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer kan een verscherping van het parkeerbeleid tot stand komen.

Geluidhinder

- c. De introductie van nieuwe situaties - al dan niet met vrijstelling of wijziging van dit plan - als bedoeld in de Wet geluidhinder is slechts toegelaten voor zover de maximaal toegestane geluidbelasting of de toegestane hogere grenswaarden op grond van genoemde wet niet worden overschreden.

Hieruit vloeit voort, zoals althans uit de gegevens ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van dit plan blijkt, dat er in ieder geval geen bouwverbod voor woningen in het bestemmingsplan op grond van industrielawaai geldt buiten het gebied op de Wilhelminapier op verschillende hoogten volgens de lijnen op de tekening 'Indicatieve contouren industrielawaai', hoogte 10m, en hoogte 50m (zie plantoelichting hoofdstuk 3.4. - Milieu).

Het totale woningbouwprogramma is daarmee haalbaar.

De onder I.1. genoemde herontwikkeling stad-haven zal binnen de planperiode leiden tot een verdere verbetering van de milieukwaliteit in het plangebied door verplaatsing van een aantal bedrijven vanuit het plangebied zelf, en aanpassing van een aantal bedrijven buiten het plangebied.

Het bestemmingsplan verplicht derhalve niet tot verplaatsing van bedrijven buiten het plangebied, maar er kan wel meer ruimte worden geboden voor woningbouw, -gehoord de Inspecteur Volksgezondheid op basis van overgelegde onderzoeksrapportage in geval van te verlenen bouwvergunning- als de maximaal optredende geluidbelasting op de Wilhelminapier vermindert. Dit kan het geval zijn hetzij door maatregelen binnen dit gebied zoals afschermdende bebouwing, hetzij door verhuizing van bedrijven -bijvoorbeeld vanwege gewenste uitbreidingsmogelijkheden die niet door de huidige maatbestemming of door de milieuvergunningen worden toegestaan-, ofwel vanwege welke andere oorzaak dan ook.

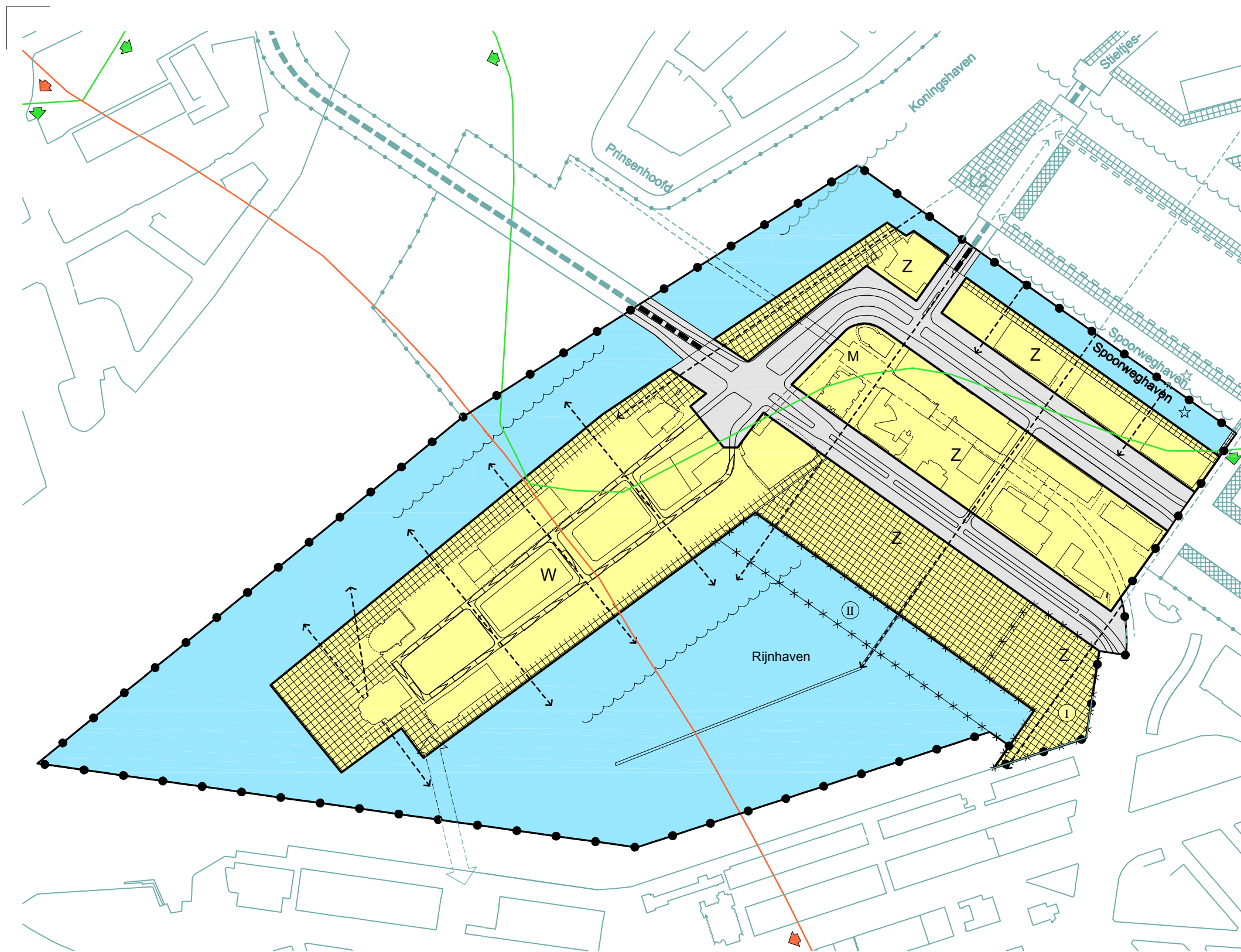
Bedrijven

- d. De vestiging van bedrijven is slechts toegestaan in de Hindercategorieën 1 en 2 (toelaatbaar onder en tussen woningen) volgens de onder V. bijgevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten, dan wel - gehoord de Inspecteur Volksgezondheid - van de daaraan gelijk te stellen bedrijven.
- e. De secundaire bestemmingen in het gebied met de bestemming "woongebied" zijn slechts toegestaan indien en voor zover zij het woonkarakter van dat gebied niet of niet onevenredig verstoren.

IV KAARTEN

INHOUDSOPGAVE KAARTEN

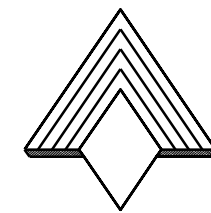
- Bestemmingsplankaart d.d. 11-10-2007
- Milieukaart d.d. 20-09-2007
- Straatnamen d.d. 26-09-2007



BEHOORT BIJ VERZAMELING GEDR. STUKKEN
VOLGNR.
GEMEENTEBLAD VOLGNR.

DEELPLANGEBIEDEN: ZIE PLANKAART

Z	ZUIDKADE	10
W	WILHELMINAPIER	11



GEMEENTE ROTTERDAM
ONTWERP BESTEMMINGSPLAN
1e HERZIENING
KOP VAN ZUID

BESTEMMING: ARTIKEL NR.

	STEDELIJKE FUNCTIES	1
	ONBEOUWD GEBIED	3

VERKLARING

	TOPOGRAFISCHE TOESTAND EN BESTAANDE BEBOUWING
	VOETGANGERSGEBIED

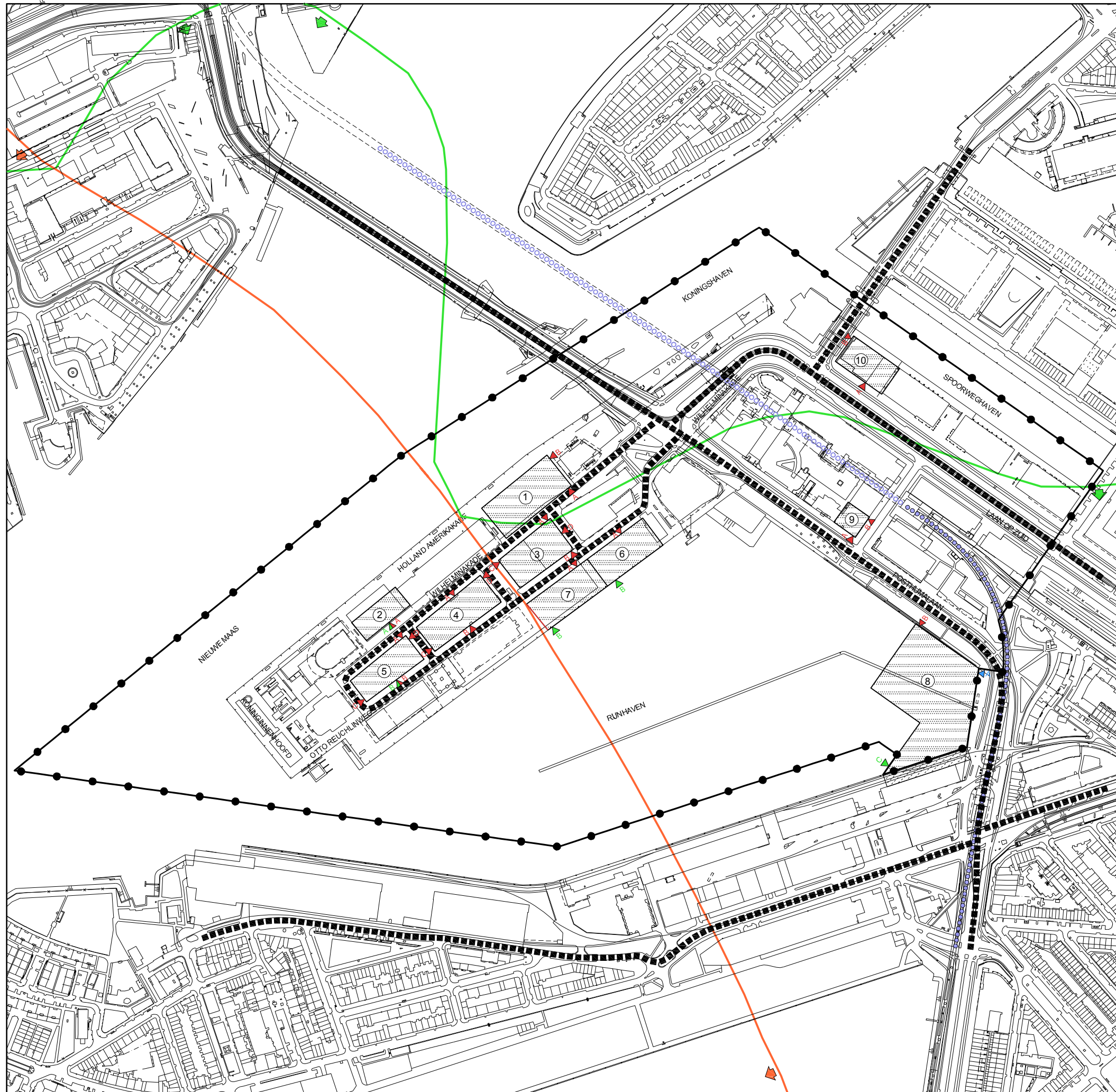
	DOORGAANDE ROUTE
	ZICHTLIJN
	PLANGRENS
	WATER
	BRUG
	WATERGEBONDEN RECREATIE
	METRO

	GRENS WIJZIGINGSBEVOEGDHEID I EN II (art. II, B voorschriften 1e herziening)
	LANGZAAM VERKEERSBRUG
	50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED EEM-, WAAHAVEN
	50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED MAAS-, RIJNHAVEN

PLANKAART 2
HOOFDPLANKAART

SCHAAL 1 : 5000

VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD	DD. 19-03-2009
GOEDGEKEURD DOOR GEDEPUTEERDE STATEN	DD. 30-06-2009
ONHERROEPELIJK BIJ K.B. NO.	DD. 28-08-2009



BEHOORT BIJ

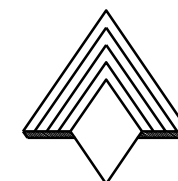
VERZAMELING GEDR. STUKKEN

VOLGNR.

GEMEENTEBLAD VOLGNR.

VERKLARING

-  TOPOGRAFISCHE TOESTAND
-  NIEUWE SITUATIES INGEVOLGE WET GELUIDHINDER
-  PLANGRENS
-  ZONEPLICHTIG SPOOR ONDERGRONDS
-  ZONEPLICHTIG SPOOR BOVENGRONDS
-  ZONEPLICHTIGE WEG
-  LOKATIENUMMER
-  REKENPUNT INDUSTRIELAWAAI
-  REKENPUNT WEGVERKEERSLAWAAI
-  REKENPUNT RAILLAWAAI
-  50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED MAASHAVEN, RIJNHAVEN
-  50 dB(A) CONTOUR INDUSTRIEGEBIED EEMHAVEN, WAALHAVEN
-  DOVE GEVEL



GEMEENTE ROTTERDAM
 ONTWERP BESTEMMINGSPAN
 1e HERZIENING
 KOP VAN ZUID

MILIEUKAART

SCHAAL 1 : 5000

VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD

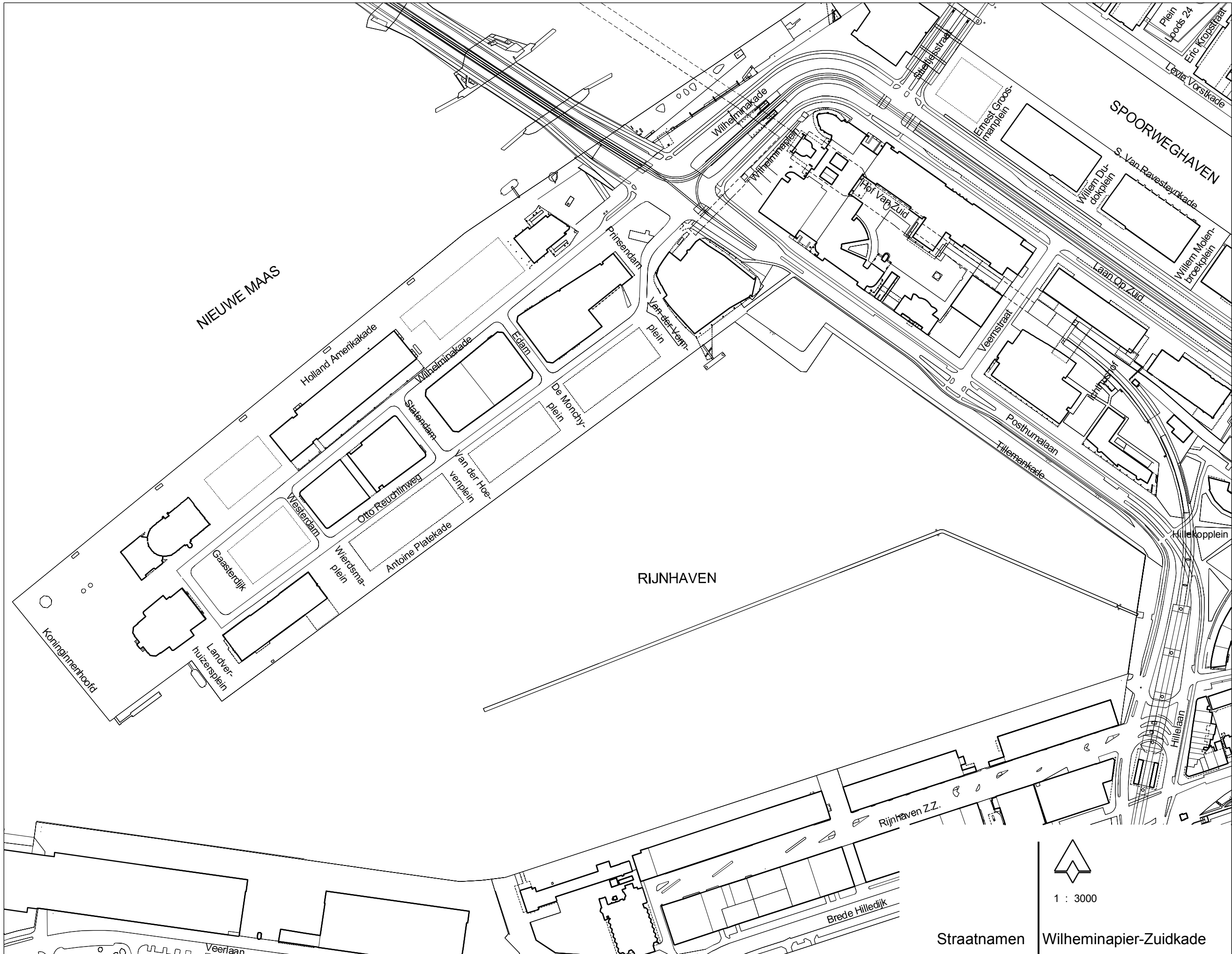
D.D. 19-03-2009

GOEDGEKEURD DOOR GEDEPUTEERDE STATEN

D.D. 30-06-2009

ONHERROEPELIJK BIJ K.B. NO.

D.D. 28-08-2009



Straatnamen Wilheminapier-Zuidkade



039R3072

Rotterdam, 2 december 2008.

16A

GEMEENTERAAD
Gedirecteerd
Gestemd in handen
de commissie: 100 19/08

Onderwerp:

Eerste herziening bestemmingsplan "De Kop van Zuid"

GEMEENTERAAD
Vergadering van
19 MAART 2009
m.m. conform besloten

Aan de Gemeenteraad.

Aanleiding herziening

Nu een deel van de bebouwing op de Wilhelminapier is gerealiseerd, maar bovenal de context van het gebied sterk veranderd is, bleek er behoefte aan te zijn het Masterplan opnieuw te bezien. Dit heeft geleid tot aanpassingen in het Masterplan voor wat betreft de stedenbouwkundige opzet. Omdat een aantal aanpassingen in strijd is met het vigerende bestemmingsplan is het noodzakelijk dit bestemmingsplan gedeeltelijk te herzien.

Verder diende, om bebouwing aan de zuidzijde van de Wilhelminapier mogelijk te maken, de geluidsemissie van enkele bedrijven op Katendrecht te worden teruggebracht. Met de bewuste bedrijven (Codrico en Provimi) zijn nu contracten afgesloten waardoor deze reductie wordt gegarandeerd. Met deze herziening wordt de gewijzigde geluidscontour rondom de bedrijvigheid op Katendrecht in beeld gebracht. Voor geluidgevoelige bebouwing die wordt gerealiseerd in de zone tussen de 50 dB(A) en de 55 dB(A) zijn op het moment van vaststelling van deze bestemmingsplanherziening, hogere grenswaarden vastgesteld.

alsmede te agenderen
op de agenda door het
bestuur te betalen
lijst

Inhoud

De eerste herziening beperkt zich tot de deelgebieden Wilhelminapier en de Zuidkade, de gebieden die administratief tot het centrum gerekend worden. De grenzen van het plangebied worden gevormd door de Nieuwe Maas, de Koningshaven, Spoorweghaven, Lodewijk Pincoffsweg en de Rijnhaven.

Bij de herziening van het bestemmingsplan zal ook het aangrenzende deelgebied Zuidkade betrokken worden. Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte in het gebied (met name de Wilhelminapier) ligt het in de bedoeling onder de kade aan de Rijnhaven een parkeergarage te bouwen. De kade dient hiervoor met maximaal 100 meter verbreed te worden om het zicht over de lengte van de Rijnhaven open te houden. Alhoewel er strikt genomen geen strijdigheid is met het vigerende bestemmingsplan 'Kop van Zuid' wordt deze herziening aangegrepen om de benodigde ruimte voor de parkeergarage volledig op de plankaart weer te geven. De bebouwingmogelijkheden van de kade boven de parkeergarage worden verkleind. Tevens wordt de mogelijkheid gecreëerd om in het water van de Rijnhaven binnen een zone van 50 meter uit de nieuwe kade, een in het water gesitueerde gebouwde recreatieve publieksvoorziening (bijvoorbeeld een duikcentrum) te realiseren.

Op de hoek van de Laan op Zuid en de Stieltjesstraat is de Maastoren in aanbouw. De footprint wijkt af van het vigerende bestemmingsplan. Voor dit bouwplan is een procedure op basis van artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, doorlopen.

KOPIE

Milieu

Bij de bestuurlijke behandeling in 2007 voldeed de herziening niet aan het besluit Luchtkwaliteit 2005. De verwachting was dat de herziening zou voldoen aan de nieuwe Wet luchtkwaliteit die in 2007 van kracht zou worden.



De Wet luchtkwaliteit is intussen in werking getreden, maar gaat niet zo ver als verwacht, waardoor het noodzakelijk werd de effecten op de luchtkwaliteit opnieuw te berekenen. In het luchtkwaliteitsonderzoek van de Dienst Gemeentewerken (2006-0357 van mei 2008) wordt geconcludeerd dat de herziening voldoet aan de wettelijke normen.

Systematiek

Bij deze herziening is ervoor gekozen de systematiek van het bestemmingsplan aan te houden en is volstaan met zo beperkt mogelijke aanpassingen. Er is dan ook volstaan met een partiële herziening van de (hoofd)plankaart; voor de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade zijn nieuwe plankaarten en een nieuwe beschrijving in hoofdlijnen gemaakt.

Financiële consequenties

Bij de start van het project Kop van Zuid in 1991 is, middels het bestemmingsplan, een financieel beeld geschetst van de voorgestane ontwikkelingen. Op een aantal tijdstippen per jaar wordt verslag gedaan van hetgeen is gerealiseerd en van de verwachte ontwikkelingen. Voorts worden majeure zaken ter besluitvorming voorgelegd. Een beduidend aantal plandelen is reeds afgerond of verkeert in een vergevorderd stadium van uitvoering. De uitvoering concentreert zich thans in hoofdzaak op de plandelen Wilhelminapier en Zuidkade.

De wijzigingen die met de 1^e herziening van het bestemmingsplan De Kop van Zuid gepaard gaan, hebben betrekking op de plandelen Wilhelminapier 1, 2 en 3 en de Zuidkade 1, 2, 3 en 4.

De 1^e herziening maakt op deze plandelen een bouwvolume mogelijk van ca. 900.000 m² bvo (exclusief parkeren). Het bouwprogramma zoals in de onderliggende grondexploitatie is opgenomen is ca. 780.000 m² bvo (excl. parkeren) en is gebaseerd op reële aannames en concrete afspraken met ontwikkelende partijen. De kosten en opbrengsten die met dit bouwvolume gepaard gaan zijn in de onderliggende grondexploitatie ingevoerd en het financiële beeld dat daarbij hoort geeft een nadelig saldo te zien van € 1,7 mln (NCW) per jaarafsluiting 2007.

Op grond van de huidige inzichten, prijsafspraken, marktontwikkelingen en gehanteerde parameters is het aannemelijk te veronderstellen dat dit tekort gedurende de resterende looptijd van het plan nog goedge maakt gaat worden, waarmee de financiële haalbaarheid gewaarborgd is.

Terinzagelegging

De eerste herziening van het bestemmingsplan "De Kop van Zuid" heeft van 30 maart tot en met 10 mei 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. Dat eerst nu de herziening ter vaststelling wordt aangeboden, komt doordat de nieuwe Wet luchtkwaliteit aanpassingen in de berekeningen nodig maakte.

Gedurende vorengenoemde termijn zijn 4 zienswijzen ingekomen van de volgende instanties en personen:

1. Drs. A. van der Bend, hoofd Verkeers- en Vervoersbeleid namens Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam.
2. Mevr. mr. A. Klijn (Boekel de Neree N.V.) namens Bouwfonds MAB Ontwikkeling CVG & OVG Projectontwikkeling B.V., Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam;
3. R. van Wijk en H. Welters, voorzitter en secretaris namens de Vereniging Woon- en Leefklimaat Kop van Zuid/ Noordereiland, correspondentieadres: Eric Kropstraat 184, 3071 AE Rotterdam.
4. M. Güller, Stieltjesstraat 140, 3071 JX Rotterdam.



De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingediend, zodat allen in hun zienswijze kunnen worden ontvangen.

Ad 1.

Watertoets

Naar de mening van Rijkswaterstaat was het overleg over de waterparagraaf dat naar aanleiding van het bouwplan "New Orleans" was gestart, nog niet afgerond.

Voorstel

Er heeft nader overleg plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in de wederzijdse constatering dat het overleg, met aanpassing voor wat betreft de peilen voor buitendijks bouwen, nu als afgerond kan worden beschouwd.

Peil

In het midden blijft om welke reden de diverse peilen voor de verschillende delen van het plangebied zijn vastgesteld.

Rijkswaterstaat zou graag zien dat wordt aangegeven dat buitendijks bouwen en gebruik geheel voor eigen risico is.

De peilen zouden ook in de voorschriften moeten worden vastgelegd.

Voorstel

Voor de Wilhelminapier hebben wij een peil van NAP+3.60 meter vastgesteld. Het nog eens opnemen van dit uitgiftepeil in de voorschriften van het bestemmingsplan is niet doelmatig.

Wij stellen voor hoofdstuk 8 (water) van de toelichting voor wat betreft de tekst onder het kopje 'vastgestelde peilen' in de gewenste zin aan te passen.

Parkeergarage Rijnhaven

De Rijnhaven is op grond van het Besluit Rijkswaterwerken uitgezonderd van de vergunningplicht van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken. Daarmee samenhangend is ook de beleidslijn grote rivieren niet van toepassing op de Rijnhaven.

De aanvraag voor de vergunning op grond van de Wet droogmakerijen en indijkingen moet nog worden ingediend.

Voorstel

De aanvraag zal worden ingediend zodra alle benodigde informatie compleet is. Er zal niet met de bouw worden gestart alvorens de vergunning verkregen is.

Ad 2

Parkeren

In gebouw "de Rotterdam" zal bovengronds worden geparkeerd. Ten onrechte is dit alleen via een vrijstelling mogelijk gemaakt.

Het opnemen van een maximumnorm voor kantoren is niet juist (meer).

Voorstel

Ondergronds parkeren blijft de hoofdregel, bovengronds is uitzondering; slechts indien ondergronds parkeren niet mogelijk is en parkeren bovengronds op een goede wijze is opgelost, kan vrijstelling worden verleend. Daartoe is aan het verlenen van de vrijstelling een aantal voorwaarden verbonden. Voor "de Rotterdam" hebben wij reeds te kennen gegeven dat er voldoende reden is deze vrijstelling toe te passen.



Wij stellen voor de maximumnorm, conform het schrijven van de wethouder van 2 mei 2007, niet meer in deze herziening op te nemen.

Promenade

In artikel 4.1 van de beschrijving in hoofdlijnen Wilhelminapier staat dat bij bouwinitiatieven rekening gehouden moet worden met een promenade op +1 niveau aan de rivierzijde.

Nu deze promenade kennelijk openbaar toegankelijk dient te zijn, is zo'n voorziening uit een oogpunt van zowel externe als sociale veiligheid ongewenst. Een minder strikte regeling is gewenst waarbij bebouwing die reeds in ontwikkeling was bij het aanbieden van deze herziening, daarvan is vrijgesteld.

Voorstel

Het balkon van de Cruiseterminal, de voormalige aankomsthal van de Holland Amerika Lijn, leverde bij de ontwikkeling van het KPN-gebouw de inspiratie om dit balkon als een openbaar toegankelijke promenade langs de rivier door te zetten. Bij het KPN-gebouw is hiermee een begin gemaakt en bij alle daarna te realiseren bebouwing is en wordt deze promenade als stedenbouwkundige eis gesteld.

Dit is ook bij het ontwikkelen van "De Rotterdam" het geval geweest: van het begin af heeft een openbaar toegankelijke promenade deel uitgemaakt van de ontwerpogave. Voor "De Rotterdam" is, in overleg met de DCMR, bekeken in hoeverre in vergelijkbare mate voldaan wordt aan de strenge eisen met betrekking tot externe veiligheid. Bij de formele bouwaanvraag zal dit nogmaals worden getoetst.

De promenade is te beschouwen als een buitenruimte die wat aard, omvang en bereikbaarheid betreft, overeenkomt met de kade.

Sociale veiligheid is een kwestie van beheer, vormgeving en afsluitbaarheid. De promenade op zichzelf hoeft niet sociaal onveilig te zijn. Hetzelfde geldt voor de kade.

Bouwgrens

De feitelijke bouwgrens van het bouwplan lijkt niet overeen te komen met de bebouwingsgrens in de herziening.

Voorstel

Deze opmerking is terecht.

Wij stellen voor de grens aan te passen.

Ad 3

De Vereniging Woon- en Leefklimaat Kop van Zuid/Noordereiland

Maastoren

Deze herziening tracht de vrijstelling voor de Maastoren te legaliseren. Tegen de daarvoor verleende bouwvergunning is door de vereniging bezwaar gemaakt. Deze bezwaren worden hier herhaald en ingelast voor wat betreft de Z4-locatie.

Deze herziening is geen goede ruimtelijke onderbouwing (GRO) voor de Maastoren, maar neemt de inrichting van de Z4-locatie als een voldongen feit over.

Voorstel

Bij uitspraak van 21 juni 2007 heeft de rechtbank Middelburg de door de vereniging ingestelde beroepen alle ongegrond verklaard. Hierop behoeft dan ook hier niet verder te worden ingegaan.



Dat de Maastoren in deze herziening als "voldongen feit" wordt opgenomen is daardoor niet alleen logisch, maar ook noodzakelijk, gezien de inmiddels onherroepelijke bouwvergunning.

Overigens maakt het geldende bestemmingsplan ter plaatse reeds een groot kantoorgebouw mogelijk. Wanneer men de Maastoren en het fictieve kantoorgebouw naast elkaar plaatst is duidelijk dat de afwijkingen van het bestemmingsplan van beperkte aard zijn.

De voorzieningenrechter deelde inzake het schorsingsverzoek van de bouwvergunning van de Maastoren deze mening. In rechtsoverweging 13 van zijn uitspraak wordt immers als volgt overwogen "*Daarbij is van belang op te merken dat de inbreuken die het in geding zijnde bouwplan maakt op het bestemmingsplan 'de Kop van Zuid' overwegend van beperkte aard zijn.*" Meer specifiek wijst de voorzieningenrechter erop, dat de bouwhoogte en de overschrijding van de bebouwingsgrens als een geringe inbreuk op het planologisch regime zijn te kwalificeren.

Stedelijke inrichting

De herziening spreekt zich bijna uitsluitend uit over bebouwingsprofielen.

Toetsingscriteria voor een volwassen stedelijke inrichting zoals inrichting van de openbare ruimte, plintfuncties en kwaliteitsgaranties voor de inrichting van de rivieroever en het doorlopend karakter daarvan, komen nauwelijks aan de orde.

Voorstel

De toetsingscriteria als hier bedoeld zijn niet anders geworden. Zorgvuldige inrichting van de buitenruimte, differentiatie in karakteristieken van stedelijke ruimtes, een kwalitatief hoogwaardige invulling van plinten, openbaarheid en continuïteit van de rivieroever blijven uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit gebied. In de beschrijving in hoofdlijnen voor de deelgebieden (de teksten behorende bij de plankaarten 10 en 11) is dit opgenomen.

Toegenomen bouwvolume

De consequenties van het t.o.v. het oorspronkelijke plan met ca. 45% toegenomen bouwvolume zijn niet voldoende doordacht.

Dit geldt voor:

1. de verkeersafwikkeling (verkeerscongestie op het kruispunt Laan op Zuid/Stieltjesstraat is te verwachten);
2. de metrolocatie (opwaardering in het kader van verbetering van de luchtkwaliteit ontbreekt);
3. verkeers- en parkeerproblematiek (export van deze problematiek naar Zuidkade en de aangrenzende wijken);
4. bovengronds/ondergronds parkeren (bovengronds parkeren blijkt niet alleen in uitzonderingsgevallen te worden toegestaan).

Voorstel

In het oorspronkelijke bestemmingsplan "De Kop van Zuid" zijn indicatieve programmegegevens opgenomen. In deze herziening is het maximumprogramma opgenomen, gebaseerd op het actuele bouwprogramma. Ook de verkeersgegevens zijn gebaseerd op het maximumprogramma.

Naast de constatering dat het fysiek niet mogelijk is om op de Wilhelminapier te realiseren wat uit de parkeereis per bouwplan volgt, is dit ook niet gewenst om congestie op het kruispunt Wilhelminaplein te voorkomen.

Een deel van het parkeerprogramma wordt daarom gerealiseerd in de nog te bouwen parkeergarage aan de Posthumalaan onder de Rijnhaven.



Zoals eerder gezegd blijft ondergronds parkeren de hoofdregel en bovengronds de uitzondering; slechts indien ondergronds parkeren niet mogelijk is, kan vrijstelling worden verleend.

Daartoe is aan het verlenen van de vrijstelling een aantal voorwaarden verbonden: *"In die gevallen waarin parkeren onder maaiveld niet mogelijk is gebleken vanwege de situatie ter plaatse of waar reeds twee parkeerlagen beneden maaiveld zijn aangelegd en mechanisch parkeren geen afdoende oplossing biedt. Realisatie dient inspanning te geschieden, zodanig dat geen afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit en het woon- en leefklimaat."*

Of er aanleiding is deze vrijstelling te verlenen, wordt per geval bezien.

Luchtkwaliteit

Het bij de herziening gevoegde luchtkwaliteitonderzoek meldt dat langs een aantal wegen de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde wordt overschreden. Uit eigen onderzoek t.b.v. de Maastoren blijkt dat bij deze straten ook de Stieltjesstraat en de Laan op Zuid horen.

Voorstel

De verlening van vrijstelling van de Maastoren is indertijd onderbouwd met twee luchtrapporten. Het betreft een rapport van DGMR van 4 april 2006 en een rapport van Cauberg Huygen van 8 september 2006. Dit laatste rapport is opgesteld naar aanleiding van de gemaakte bezwaren en gaat in op die bezwaren. In dit laatste onderzoek is ook rekening gehouden met de effecten van de scheepvaart. Uit beide onderzoeken blijkt dat de realisering van de Maastoren niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden dan wel een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ingevolge artikel 7 van het Besluit Luchtkwaliteit waren wij dan ook bevoegd om de vrijstelling te verlenen.

De Rechtbank Middelburg merkt hierover op:

"(23). Verweerder heeft voor de stelling dat de Maastoren geen strijd oplevert met de normen van het Blk 2005 onder meer verwezen naar het rapport van 4 april 2006 van DGMR Industrie, Verkeer en Milieu. Vergunninghoudster heeft een rapport van 8 september 2006 van Cauberg-Huygen in het geding gebracht. In deze rapporten, die zijn gebaseerd op het aantal verkeersbewegingen bij ongeveer 600 parkeerplaatsen, is geconcludeerd dat er geen overschrijding zal zijn van de normen van het Blk 2005. Deze conclusies zijn door eiseres, met verwijzing naar het rapport van 18 januari 2006 van EW-Milieuadvies, betwist, in de zin dat kanttekeningen zijn geplaatst bij de door DGMR en Cauberg-Huygen gebruikte gegevens en de gehanteerde aannames. Naar het oordeel van de rechtbank bieden deze kanttekeningen onvoldoende aanknopingspunten om de grondslag en de conclusies van de rapporten van DGMR en Cauberg-Huygen voor onjuist te houden."

Externe veiligheid

De extra maatregelen ten behoeve van het gebouw "De Rotterdam" dat op 16 meter uit de kade komt te staan, zouden ook moeten gelden voor de Maastoren die op 12 en 25 meter uit de kade staat. Daar moeten slechts remmingpalen voor de veiligheid zorgen. Dit is een onterechte discrepantie.

Voorstel

De vanwege de externe veiligheid bebouwingsvrij te houden zone van 25 meter heeft alleen betrekking op het gebied langs de hoofdvaarweg. De Koningshaven maakt daar geen deel van uit.



Bebouwingszone Z(uidkade) 4

De op deze locatie voorziene hoogbouw is geen evenwichtige partij voor zowel de inmiddels bestaande woonwijk als de Erasmusbrug.

De volgende prioriteitsstelling zou moeten gelden:

1. open laten en alle aandacht naar de Erasmusbrug;
2. inrichten als recreatief stadsplein;
3. slanke woontoren;
4. slanke kantoorstoren met ruime plint.

Ook anderszins wordt er met deze locatie te veel gegoocheld: werden in het oorspronkelijke bestemmingsplan de juiste proporties gehanteerd, nu levert meer volume een grotere vraag naar parkeerplaatsen op die kennelijk niet ondergronds wordt opgevangen.

Op deze prominente plaats hoort geen disproportioneel grote bovengrondse parkeergarage thuis.

Voorstel

Bezwaren tegen de inmiddels onherroepelijke bouwvergunning voor de Maastoren zijn, zoals eerder gezegd, hier niet meer aan de orde. Het thans geldende bestemmingsplan laat op nagenoeg dezelfde locatie hoogbouw toe.

Voor bovengronds parkeren maakt deze herziening, onder strikte voorwaarden vrijstelling mogelijk.

Deze locatie komt voor toepassing van deze vrijstelling in aanmerking (zie ook commentaar ter zake ad 4 hieronder).

Ad 4

De heer M. Güller

Strategisch bezwaar

Deze herziening legitimeert achteraf de realisatie van de Maastoren. Door dit project wordt een aantal peilers van de ontwikkeling van de Kop van Zuid onderuit gehaald:

1. de continuïteit van de kade langs de Maasoeveren in de hele binnenstad;
2. verplichting tot ondergronds parkeren;
3. eisen aan slankheid en vorm van de bouwmassa.

Hierdoor komen een in Europa unieke samenhangende rivieroever en de centrumstedelijke verblijfskwaliteit op het spel te staan.

Voorstel

De Maastoren past inderdaad in deze herziening. Dat de Maastoren in deze herziening wordt opgenomen is niet alleen logisch, maar ook noodzakelijk, gezien de inmiddels onherroepelijke bouwvergunning.

Zorgvuldige inrichting van de buitenruimte, differentiatie in karakteristieken van stedelijke ruimtes, een kwalitatief hoogwaardige invulling van plinten, openbaarheid en continuïteit van de rivieroeveren blijven uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit gebied. In de beschrijving in hoofdlijnen voor de deelgebieden (de teksten behorende bij de plankaarten 10 en 11) is dit opgenomen.

Voor wat betreft het al dan niet ondergronds parkeren zij verwezen naar het hieronder ter zake gegeven commentaar. Ondergronds parkeren blijft hoofdregel.

Met betrekking tot de slankheid en vorm van de bouwmassa is het gebouw ontwikkeld op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden waarin nadere eisen zijn gesteld aan de verschijningsvorm van het gebouw.



Procedureel bezwaar

Deze herziening neemt de realisatie van de Maastoren als 'fait accompli' over. De herziening heeft hiermee zijn taak als sturingsinstrument losgelaten ten behoeve van de onredelijke eisen van een ontwikkelaar.

Voorstel

De Maastoren is na overleg met en met instemming van de gemeente gerealiseerd. Van loslaten van sturingsinstrumenten of van het inwilligen van een onredelijke eis is geen sprake. Verwezen zij naar het hiervoor ad 3 gegeven commentaar.

Inhoudelijke bezwaren

Ter plaatse van de bebouwingszone Z(uidkade) 4 wordt de continuïteit van de kades (in het oorspronkelijke plan het basiselement voor de samenhang van de verschillende deelgebieden) onderbroken zonder dat daar een goede reden of een compensatie voor wordt gegeven.

De eis tot ondergronds parkeren wordt losgelaten door een vrijstelling voor bovengronds parkeren op te nemen die bedoeld is voor uitzonderingen, maar, zoals blijkt bij de Maastoren, veel te snel wordt toegepast.

Gezien de discussies over terugdringen van de automobiliteit is het parkeerbeleid aan een integrale herziening toe. Een integrale verkeers- en parkeerstrategie dient aan deze herziening ten grondslag te liggen; daarvan blijkt niets.

De slankheidsregel die in het oorspronkelijke plan onder Zuidkade 3.4 was opgenomen, is zonder uitleg geschrapt.

Dat betekent dat in principe de gehele bebouwingsenveloppe voor ontwikkeling ter beschikking staat, waardoor bouwvolumes mogelijk worden die veel groter zijn dan oorspronkelijk de bedoeling was. Wat de negatieve gevolgen kunnen zijn blijkt uit de Maastoren.

Op het spel staan een sinds 1995 opgebouwde levenskwaliteit en een spraakmakende architectuurcultuur.

Voorstel

Continuïteit van de kades

Zoals gezegd blijven een zorgvuldige inrichting van de buitenruimte, openbaarheid en continuïteit van de rivieroeveren uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit gebied. In de beschrijving in hoofdlijnen voor de deelgebieden (de teksten behorende bij de plankaarten 10 en 11) is dit opgenomen. In de planvorming van de Maastoren is echter bewust gekozen geen kade achterlangs dit gebouw te maken, maar het gebouw aan deze zijde in het water te zetten. Door de terugliggende positie van de Maastoren ten opzichte van de kades en de Spoorweghavenbrug wordt hiermee geen afbreuk gedaan aan het continue stelsel van routes langs het water.

In plankaart 10 van het vigerende bestemmingsplan is dit ook te zien: de mogelijk te realiseren kade achterlangs de Maastoren is beduidend smaller en minder prominent getekend dan de overige kades. Hetzelfde geldt voor de kaart Masterplan op pagina 14 van de toelichting van het vigerende bestemmingsplan: de aanduiding esplanades langs de kades ontbreekt bij de smalle kade achterlangs de Maastoren.

Overigens is met het onherroepelijk worden van de bouwvergunning voor de Maastoren deze keuze gelegitimeerd en een voldongen feit geworden. Het spreekt voor zich dat dit nu in de herziening is opgenomen.



Loslaten eis tot ondergronds parkeren.

De vrijstelling wordt wel degelijk als uitzondering gehanteerd en niet lichtvaardig verleend. Verwijzing naar de Maastoren als voorbeeld voor lichtvaardig gebruik is dan ook niet terecht.

Bij zijn uitspraak van 21 juni 2007 inzake de Maastoren, merkt de rechtbank Middelburg hierover op:

"(21). Ook de ruimtelijke onderbouwing voor het parkeren beoordeelt de rechtbank als voldoende. De rechtbank heeft vastgesteld dat op dit onderdeel in de ruimtelijke onderbouwing en dan in het bijzonder in de Stedenbouwkundige randvoorwaarden nadrukkelijk is ingegaan op het ontwerp wijziging herziening van het bestemmingsplan dat inmiddels in maart 2007 ter inzage is gelegd. Zo is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan wordt gehandhaafd en dat parkeervoorzieningen ten behoeve van de functies in het gebouw zowel volgens het vigerende bestemmingsplan als volgens de eerste herziening van het bestemmingsplan ondergronds in het gebouw moeten worden opgelost. Alleen waar dat absoluut niet mogelijk is, biedt een vrijstellingsbevoegdheid die wordt opgenomen in de eerste herziening de mogelijkheid hier in zeer strikte uitzonderingsgevallen van af te wijken. De noodzaak van bovengronds parkeren moet volgens de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden overtuigend worden aangetoond. Gelet op het bouwvolume en uitgaande van genoemde parkeernorm dient het aantal parkeerplaatsen 338 te zijn. Naar het oordeel van de rechtbank is op grond van de stukken alsmede het gegeven dat de bouwlocatie in de zeer directe omgeving van (de fundamenten van) de Erasmusbrug is gelegen, voldoende aannemelijk dat zowel uit financieel als uit bouwtechnisch oogpunt slechts 172 parkeerplaatsen ondergronds te realiseren zijn. Daarmee is de noodzaak voor het realiseren van 166 parkeerplaatsen boven maaiveld gegeven. De rechtbank beoordeelt de noodzaak van realisering van de overige circa 300 bovengrondse parkeerplaatsen, gelet op het rapport van 30 maart 2006 van Goudappel Coffeng, eveneens voldoende aangetoond. In dit kader komt ook betekenis toe aan bijlage 1 'Parkeren' bij de zienswijzenrapportage van 14 februari 2006 waaruit naar voren komt dat de 1250 plaatsen van de Rijnhavengarage niet voldoende zijn om aan de vraag naar parkeerplaatsen in de omgeving Zuidkade/Wilheminastraat te voldoen."

Integrale verkeers- en parkeerstrategie

Uiteraard is onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid, de mobiliteit en het parkeren. Mede hieruit bleek dat een parkeergarage aan de Rijnhaven noodzakelijk is zowel in de verkeers- als in de parkeerstrategie.

Slankheidsregel

In het bestemmingsplan van 1994 is in artikel 3.4 Bebouwingslocatie Z/4 geen algemene slankheidsregel voor hoogbouw opgenomen. Wel is hier aangegeven dat aan de bebouwing langs de Stieltjesstraat (hiermee wordt bedoeld op de locatie waar nu de Maastoren wordt gerealiseerd) nadere eisen betreffende de bouwmassa **kunnen** worden gegeven, waarbij een relatie gelegd wordt tussen de (gemiddelde) horizontale projectie op het grondvlak ('footprint') en de bouwhoogte, met als indicatie dat deze 'footprint' klein is bij een grote bouwhoogte en groter is bij een kleine bouwhoogte. Dit is echter niet op deze wijze gebeurd.

Hiermee wordt echter niet de weg vrijgemaakt om overal de volledige bebouwingsenveloppe te vullen. Het programma dat is aangegeven in het vigerende bestemmingsplan is gestoeld op het minimum waarop de grondexploitatie van de Kop van Zuid gestoeld was. Het heeft dan ook nadrukkelijk een indicatief karakter.



Theoretisch kan binnen het vigerende plan veel meer bouwvolume worden gerealiseerd, mits dat past binnen de betreffende bebouwingsenveloppen met inbegrip van de binnenplanse vrijstellingen en wijzigingsmogelijkheden en de eventueel te stellen nadere eisen.

In de eerste herziening is het niet meer mogelijk de volledige ruimte van de bebouwingsenveloppen plus vrijstellingen en wijzigingen vol te bouwen. Het aangegeven programma is het maximum programma dat daarbinnen kan worden gerealiseerd. Deze aanpassing was nodig om de nieuwe ontwikkelingen te kunnen toetsen aan het milieubeleid zonder daarbij de flexibiliteit aan te tasten die in het oorspronkelijke bestemmingsplan zit.

Voorstel:

Samenvattend stellen wij u voor, door vaststelling van het in ontwerp bijgevoegde besluit, de eerste herziening van het bestemmingsplan "De Kop van Zuid" gewijzigd vast te stellen door:

In hoofdstuk 5.8 (water) onder het kopje vastgestelde peilen de daar opgenomen tekst te vervangen door de onderstaande tekst.

Het uitgiftepeil voor het gebied is namens burgemeester en wethouders van Rotterdam door de directeur Gemeentewerken vastgesteld. Voor de Wilhelminapier bedraagt dit NAP+3,60 meter, voor de rest van het gebied NAP+3,80 meter tot NAP +4,25 meter. Bij het vaststellen van de peilen is vanwege de ligging in buitendijks gebied, advies ingewonnen bij Rijkswaterstaat district Zuid Holland. Ten aanzien van het uitgiftepeil heeft deze dienst geadviseerd om het maaiveld minimaal op NAP +3,90 meter te realiseren om het gebied voor de komende 200 jaar te beschermen tegen overstroming. Het uitgangspunt hierbij is dat de kans op overstroming kleiner is dan 1:10.000 jaar.

Bij de overweging van het uitgiftepeil van NAP +3,60 meter heeft de veiligheid tegen overstroming een rol gespeeld. Het gekozen uitgiftepeil biedt tot 2050 een grote bescherming tegen overstroming van het maaiveld. De huidige waterpeilen, vermeerderd met de verwachte zeespiegelstijging, gecorrigeerd voor de Maeslantkering levert een toetspeil op van NAP +3,52 meter. De kans van overstrooming is hierbij minder dan 1:4000 jaar en vergelijkbaar met de overstroomingskans van de dijkkring van IJsselmonde. Voor de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan weegt de vereiste investering in aanpassing van buitenruimte en gebouwen niet op tegen de toename in beschermingsniveau. Bij de verwachte ontwikkeling van de extreme waterstanden op de Nieuwe Maas biedt dit peil voor de Wilhelminapier op de lange termijn minder bescherming tegen overstroming bij extreme waterstanden. Op termijn zal de gemeente het initiatief nemen hieraan met maatregelen tegemoet te komen.

De gemeente Rotterdam werkt momenteel in samenspraak met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat aan de ontwikkeling van beleid voor waterveiligheid. Conform dit beleid is het de verwachting dat het beschermingsniveau regelmatig zal worden getoetst. In ieder geval biedt herziening van dit bestemmingsplan gelegenheid voor de gemeente om de geldigheid van bovenstaande visie te heroverwegen, en zo mogelijk tot maatregelen over te gaan.

De tekst met betrekking tot de maximum-parkeernorm in de toelichting onder 4.3 (cursief) te schrappen

Uitgangspunt voor de parkeerbehoefte van het programma op de Wilhelminapier is de bouwverordening van Rotterdam. Deze geeft aan dat elk programma dat wordt gerealiseerd dient te voorzien in haar eigen parkeervoorzieningen.



Hiervoor zijn zogenaamde minimum parkeernormen opgenomen in de bouwverordening. Daarnaast geldt voor kantoren een maximum parkeernorm, gebaseerd op zone B uit het voormalig ABC-locatiebeleid, dat binnen de regio vooralsnog richtinggevend is.

De tekst met betrekking tot de maximum-parkeernorm in artikel III (cursief) te schrappen. Artikel III.

In afwijking van het bepaalde in lid 2 onder b wordt aan de laatste alinea (parkeren) toegevoegd de volgende passage :

“De benodigde parkeervoorzieningen voor de deelgebieden 10 en 11 worden gerelateerd aan het onder a genoemde te realiseren programma door toepassing van de parkeernormen conform de bouwverordening. Voor parkeervoorzieningen bij bedrijven en kantoren zal worden uitgegaan van 1 plaats per 130 m², welke norm tevens als maximumnorm geldt, totdat dit aspect in de bouwverordening is geregeld.

Van voldoen aan de conform het bepaalde in de bouwverordening gestelde parkeereis zal ook sprake zijn indien gebruik gemaakt wordt van elders in het plangebied gebouwde parkeervoorzieningen.”

Op plankaart 2 (hoofdplankaart) de plangrens alsmede de grens van de Wijzigingsbevoegdheid I en II aan te passen teneinde een betere inrichting van het profiel van de Posthumalaan/Tillemakade en een betere aansluiting van dit gebied op het gebied Katendrecht Pols mogelijk te maken.

Op plankaart 11 de bebouwingsgrens van de bestemming W/1 aan te passen.

Op grond van artikel 3 van de Referendumverordening melden wij u, dat het te nemen raadsbesluit onderwerp van een referendum kan zijn.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

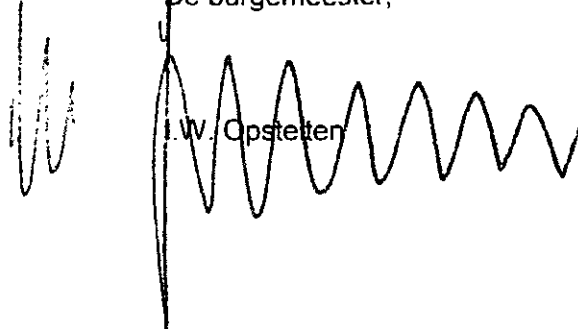
Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



W. Hoogendoorn, i.s.

De burgemeester,



J.W. Opstelen



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 december 2008;
(raadsvoorstel nr. 07/5443);

gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Besluit:

1. Reclamanten in hun zienswijzen te ontvangen.
2. De zienswijzen van de onder 1 en 2 genoemde reclamanten, gedeeltelijk gegrond te verklaren.
3. De overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
4. De eerste herziening bestemmingsplan "De Kop van Zuid" gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,

K.D. Handstede

I.W. Opstelten



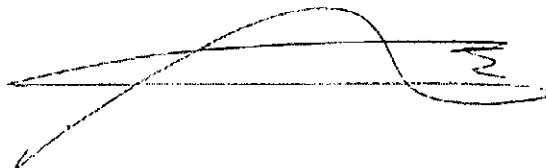
6. Artikel III met betrekking tot de maximum-parkeernorm te wijzigen en daarin de passage 'Voor parkeervoorzieningen bij bedrijven en kantoren zal worden uitgegaan van 1 plaats per 130 m², welke norm tevens als maximumnorm geldt, totdat dit aspect in de bouwverordening is geregeld.' te schrappen.
7. Op plankaart 2 (hoofdplankaart) de plangrens alsmede de grens van de Wijzigingsbevoegdheid I en II aan te passen teneinde een betere inrichting van het profiel van de Posthumalaan/Tillemakade en een betere aansluiting van dit gebied op het gebied Katendrecht Pols mogelijk te maken, overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gemerkte plankaart 2.
8. Op plankaart 11 de bebouwingsgrens van de bestemming W/1 aan te passen, overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plankaart 11.
9. De eerste herziening van het bestemmingsplan "De Kop van Zuid" met inachtneming van het bepaalde onder de onderdelen 4 tot en met 8 van dit besluit, gewijzigd vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 19 maart 2009.

De griffier,



De voorzitter,



De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 december 2008;
(raadsvoorstel nr. 07/5443);

gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Besluit:

1. Reclamanten in hun zienswijzen te ontvangen.
2. De zienswijzen van de onder 1 en 2 genoemde reclamanten, gedeeltelijk gegrond te verklaren.
3. De overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
4. In hoofdstuk 5.8 (water) onder het kopje vastgestelde peilen de daar opgenomen tekst te vervangen door de volgende tekst.
'Het uitgiftepeil voor het gebied is namens burgemeester en wethouders van Rotterdam door de Directeur Gemeentewerken vastgesteld. Voor de Wilhelminapier bedraagt dit NAP+3.60 meter, voor de rest van het gebied NAP+3.80 meter tot NAP +4,25 meter. Bij het vaststellen van de peilen is vanwege de ligging in buitendijks gebied, advies ingewonnen bij Rijkswaterstaat district Zuid Holland. Ten aanzien van het uitgiftepeil heeft deze dienst geadviseerd om het maaiveld minimaal op NAP +3,90 meter te realiseren om het gebied voor de komende 200 jaar te beschermen tegen overstroming. Het uitgangspunt hierbij is dat de kans op overstroming kleiner is dan 1:4000 jaar. Bij de overweging van het uitgiftepeil van NAP +3,60 meter heeft de veiligheid tegen overstroming een rol gespeeld. Het gekozen uitgiftepeil biedt tot 2050 een grote bescherming tegen overstroming van het maaiveld. De huidige waterpeilen, vermeerderd met de verwachte zeespiegelstijging, gecorrigeerd voor de Maeslantkering levert een toetspeil op van NAP +3,52 meter. De kans van overstromen is hierbij minder dan 1.4.000 jaar en vergelijkbaar met de overstromingskans van de dijkkring van IJsselmonde. Voor de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan weegt de vereiste investering in aanpassing van buitenruimte en gebouwen niet op tegen de toename in beschermingsniveau. Bij de verwachte ontwikkeling van de extreme waterstanden op de Nieuwe Maas biedt dit peil voor de Wilhelminapier op de lange termijn minder bescherming tegen overstroming bij extreme waterstanden. Op termijn zal de gemeente het initiatief nemen hieraan met maatregelen tegemoet te komen.
De gemeente Rotterdam werkt momenteel in samenspraak met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat aan de ontwikkeling van beleid voor waterveiligheid. Conform dit beleid is het de verwachting dat het beschermingsniveau regelmatig zal worden getoetst. In ieder geval biedt herziening van dit bestemmingsplan gelegenheid voor de gemeente om de geldigheid van bovenstaande visie te heroverwegen, en zo mogelijk tot maatregelen over te gaan.
Buitendijks bouwen geschiedt vooralsnog op eigen risico; Rijkswaterstaat geeft hierover dan ook geen garanties af.'
5. De toelichting onder 4.3 met betrekking tot de maximum-parkeernorm te wijzigen en de passage 'Daarnaast geldt voor kantoren een maximum parkeernorm, gebaseerd op zone B uit het voormalig ABC-locatiebeleid, dat binnen de regio vooralsnog richtinggevend is.' te schrappen.



De raad van de gemeente Rotterdam, in vergadering bijeen op 19 maart 2009 ter bespreking van het voorstel tot vaststelling van de eerste herziening van het bestemmingsplan "De Kop van Zuid" (raadsstuk 2008-3872).

Besluit:

het dictum in het ontwerpbesluit ter vaststelling van het bestemmingsplan Eerste herziening Kop van Zuid te wijzigen als volgt:

1. Reclamanten in hun zienswijzen te ontvangen.
2. De zienswijzen van de onder 1 en 2 genoemde reclamanten, gedeeltelijk gegrond te verklaren.
3. De overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
4. In hoofdstuk 5.8 (water) onder het kopje vastgestelde peilen de daar opgenomen tekst te vervangen door de volgende tekst.
 'Het uitgiftepeil voor het gebied is namens burgemeester en wethouders van Rotterdam door de Directeur Gemeentewerken vastgesteld. Voor de Wilhelminapier bedraagt dit NAP+3.60 meter, voor de rest van het gebied NAP+3.80 meter tot NAP +4,25 meter. Bij het vaststellen van de peilen is vanwege de ligging in buitendijks gebied, advies ingewonnen bij Rijkswaterstaat district Zuid Holland. Ten aanzien van het uitgiftepeil heeft deze dienst geadviseerd om het maaiveld minimaal op NAP +3,90 meter te realiseren om het gebied voor de komende 200 jaar te beschermen tegen overstrooming. Het uitgangspunt hierbij is dat de kans op overstrooming kleiner is dan 1:4000 jaar. Bij de overweging van het uitgiftepeil van NAP +3,60 meter heeft de veiligheid tegen overstrooming een rol gespeeld. Het gekozen uitgiftepeil biedt tot 2050 een grote bescherming tegen overstrooming van het maaiveld. De huidige waterpeilen, vermeerderd met de verwachte zeespiegelstijging, gecorrigeerd voor de Maeslantkering levert een toetspeil op van NAP +3,52 meter. De kans van overstromen is hierbij minder dan 1.4.000 jaar en vergelijkbaar met de overstroomingskans van de dijkkring van IJsselmonde. Voor de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan weegt de vereiste investering in aanpassing van buitenruimte en gebouwen niet op tegen de toename in beschermingsniveau. Bij de verwachte ontwikkeling van de extreme waterstanden op de Nieuwe Maas biedt dit peil voor de Wilhelminapier op de lange termijn minder bescherming tegen overstrooming bij extreme waterstanden. Op termijn zal de gemeente het initiatief nemen hieraan met maatregelen tegemoet te komen.
 De gemeente Rotterdam werkt momenteel in samenspraak met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat aan de ontwikkeling van beleid voor waterveiligheid. Conform dit beleid is het de verwachting dat het beschermingsniveau regelmatig zal worden getoetst. In ieder geval biedt herziening van dit bestemmingsplan gelegenheid voor de gemeente om de geldigheid van bovenstaande visie te heroverwegen, en zo mogelijk tot maatregelen over te gaan.
 Buitendijks bouwen geschiedt vooralsnog op eigen risico; Rijkswaterstaat geeft hierover dan ook geen garanties af.'
5. De toelichting onder 4.3 met betrekking tot de maximum-parkeernorm te wijzigen en de passage 'Daarnaast geldt voor kantoren een maximum parkeernorm, gebaseerd op zone B uit het voormalig ABC-locatiebeleid, dat binnen de regio vooralsnog richtinggevend is.' te schrappen.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Bestuursdienst Rotterdam			
Documentnr.:			
02 JUL 2009			
Reur: DStV		Weth.:	
Afh.:	ovb/cz:	Scan datum:	Kopie:

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit Afdeling Ruimte en Woning	dS+V ingekomen
Contact K.P. Spannenburg T 070 - 441 80 82 kp.spannenburg@pzh.nl	

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
30 JUNI 2009
Ons kenmerk
PZH-2009-492040
Uw kenmerk
09/2731
Bijlagen
div.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
Directeur dS+V, RO/Bureau bestemmingsplannen
EP II, kamer 3.02
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

Onderwerp
Artikel 28 WRO goedkeuring bestemmingsplan "De kop van zuid, 1e herziening Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier"

Geacht college,

Hierbij berichten wij u dat wij bij besluit van heden hebben goedgekeurd het door de raad van uw gemeente op 19 maart 2009 vastgestelde bestemmingsplan "De kop van zuid, 1e herziening Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier".

Tevens hebben wij bepaald dat ingevolge artikel 11, lid 7, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de besluiten van uw college tot wijziging van het bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 4.3.1 van de voorschriften geen goedkeuring behoeven.

Deze brief kunt u beschouwen als ons besluit en tevens als de in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoelde bekendmaking. In dit verband attenderen wij u - voorzover nodig - op het gestelde in artikel 28, leden 6 en 7 van die wet.

Op grond van artikel 28, lid 6 van de WRO dient ons besluit met het bestemmingsplan binnen twee weken na deze bekendmaking gedurende zes weken op de gemeentesecretarie ter inzage te worden gelegd. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn, die zes weken duurt. Aangezien bij ons college geen bedenkingen zijn ingediend kunnen uitsluitend belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat waren zich tot ons college te wenden, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De dag nadat de beroepstermijn is afgelopen, wordt ons besluit van kracht (artikel 28, lid 7, van de WRO), tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroep tevens bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan (artikel 56b, lid 1, van de WRO, artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien dat het geval is, wordt ons besluit niet van kracht voordat dat verzoek is beslist.

Twee door ons gewaarmerkte plansets, alsmede enkele niet-gewaarmerkte plansets, zenden wij hierbij retour.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18,
22, 65 stoppen dichtbij
het provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

mr. C. Verwijs
Hoofd bureau Ontwikkeling en realisatie

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Afschrift aan:

- Provinciale Planologische Commissie
- Stadsregio Rotterdam
- VROM-Inspectie

VERZONDEN 30 JUNI 2009



provincie **HOLLAND**
ZUID

09/530

Bestuursdienst Rotterdam			
Documentnr:			
02 JUL 2009			
Route: DSTV		Wetn.:	
Afh.: 2	ovb/dzb -	Scan datum: 02/07	Kopie:

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
K.P.Spanenburg
T 070 - 441 80 82
F 070 - 441 78 13

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum

30 JUNI 2009

Ons kenmerk

PZH-2009-492040

Uw kenmerk

Bijlagen

1

Stadsregio Rotterdam
K. van Staalduine
Postbus 21050
3001 AB ROTTERDAM

Onderwerp

Artikel 28 WRO goedkeuring bestemmingsplan De Kop
van Zuid, 1^o herziening deelgebieden Zuidkade en
Wilhelminapier

Geachte heer,

Hierbij berichten wij u dat wij bij besluit van heden hebben goedgekeurd het door de raad van de gemeente Rotterdam op 19 maart 2009 vastgestelde bestemmingsplan "De Kop van Zuid, 1^o herziening deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier".

Afschrift van onze brief aan de gemeente treft u hierbij ter kennisneming aan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

mr. C. Verwijs
plv. hoofd afdeling Ruimte en Wonen

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

VERZONDEN 30 JUNI 2009

Bijlagen:

- Goedkeuringsbesluit



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
K.P. Spannenburg
T 070 - 441 80 82
kp.spannenburg@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
Directeur dS+V, RO/Bureau bestemmingsplannen
EP II, kamer 3.02
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

Datum
30 JUNI 2009
Ons kenmerk
PZH-2009-492040
Uw kenmerk
09/2731
Bijlagen
div.

Onderwerp

Artikel 28 WRO goedkeuring bestemmingsplan "De kop van zuid, 1e herziening Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier"

Geacht college,

Hierbij berichten wij u dat wij bij besluit van heden hebben goedgekeurd het door de raad van uw gemeente op 19 maart 2009 vastgestelde bestemmingsplan "De kop van zuid, 1e herziening Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier".

Tevens hebben wij bepaald dat ingevolge artikel 11, lid 7, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de besluiten van uw college tot wijziging van het bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 4.3.1 van de voorschriften geen goedkeuring behoeven.

Deze brief kunt u beschouwen als ons besluit en tevens als de in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoelde bekendmaking. In dit verband attenderen wij u - voorzover nodig - op het gestelde in artikel 28, leden 6 en 7 van die wet.

Op grond van artikel 28, lid 6 van de WRO dient ons besluit met het bestemmingsplan binnen twee weken na deze bekendmaking gedurende zes weken op de gemeentesecretarie ter inzage te worden gelegd. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn, die zes weken duurt. Aangezien bij ons college geen bedenkingen zijn ingediend kunnen uitsluitend belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat waren zich tot ons college te wenden, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De dag nadat de beroepstermijn is afgelopen, wordt ons besluit van kracht (artikel 28, lid 7, van de WRO), tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroep tevens bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan (artikel 56b, lid 1, van de WRO, artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien dat het geval is, wordt ons besluit niet van kracht voordat op dat verzoek is beslist.

Twee door ons gewaarmerkte plansets, alsmede enkele niet-gewaarmerkte plansets, zenden wij hierbij retour.

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18,
22, 65 stoppen dichtbij
het provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

mr. C. Verwijs

Hoofd bureau Ontwikkeling en realisatie

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Afschrift aan:

- Provinciale Planologische Commissie
- Stadsregio Rotterdam
- VROM-Inspectie



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DE KOP VAN ZUID

1^e herziening

Deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier

KENNISGEVING BESTEMMINGSPLAN “De Kop van zuid, 1^e herziening”

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat tegen het besluit van Gedeputeerde Staten tot goedkeuring van het bestemmingsplan "De Kop van zuid, 1^e herziening" geen beroep c.q. een verzoek om voorlopige voorziening is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zodat dit bestemmingsplan met ingang van 28 augustus 2009 onherroepelijk is geworden.

Rotterdam, 23 september 2009,
Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen:

H.Goedhart,
algemeen directeur dS+V