

BESTEMMINGSPLAN MFSA MOTORSTRAATGEBIED

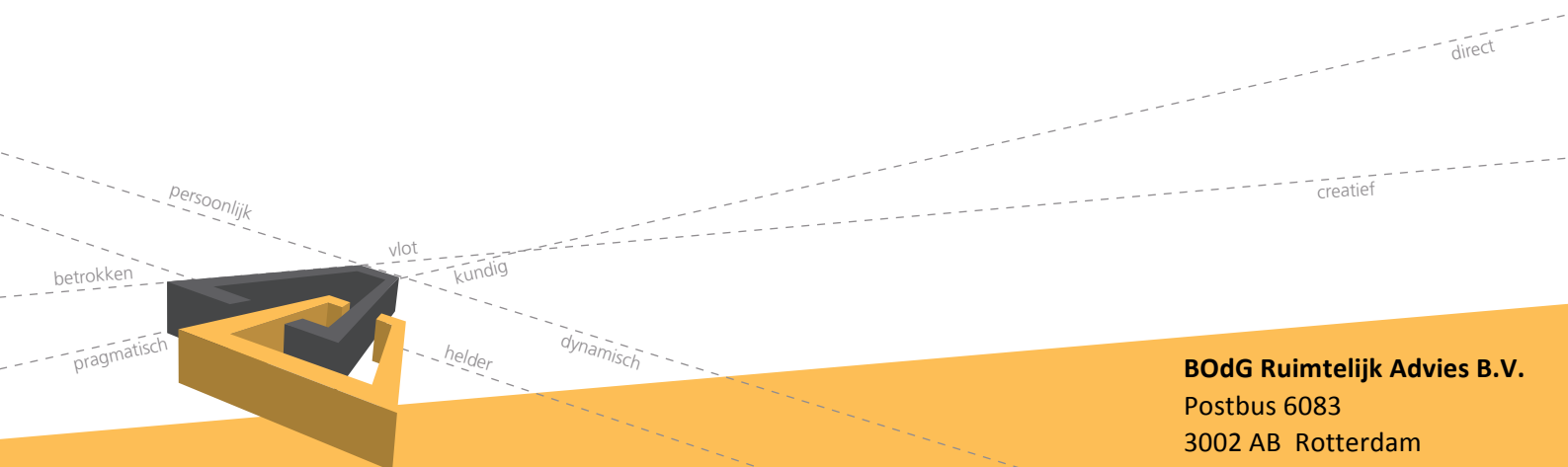
28 juni 2012



BESTEMMINGSPLAN

MFSA MOTORSTRAATGEBIED

concept ontwerp:	25 oktober 2011
ontwerp:	19 januari 2012
vaststelling:	28 juni 2012



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

INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Ligging en begrenzing	11
1.3 Vigerend bestemmingsplan	11
1.4 Gekozen planopzet	12
2. BELEIDSKADER.....	13
2.1 Nationaal beleid.....	13
2.2 Provinciaal beleid.....	14
2.3 Gemeentelijk beleid.....	15
3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	19
3.1 Omgeving en huidig gebruik.....	19
3.2 Projectbeschrijving	21
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	23
4.1 Beleid	23
4.2 Besluit m.e.r.....	23
4.3 Water	24
4.4 Milieuzonering.....	26
4.5 Geluid	28
4.6 Luchtkwaliteit	28
4.7 Externe veiligheid	29
4.8 Bodem	30
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	31
4.10 Flora en fauna	32
4.11 Duurzaamheid en energie	33
5. JURIDISCHE ASPECTEN	35
5.1 Inleiding	35
5.2 De opzet van de planregels	35
5.3 Handhaving.....	36
6. UITVOERBAARHEID.....	39
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	39
6.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	39

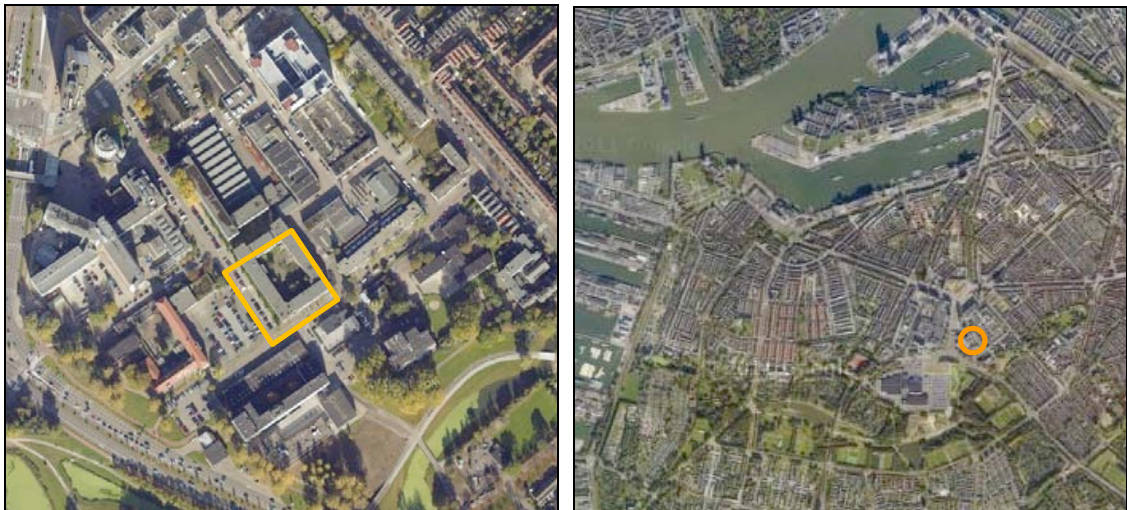
1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

In het kader van het project 'Hart van Zuid', wordt het zogenaamde Motorstraatgebied de komende jaren getransformeerd naar een hoogwaardige 'Leer-, werk- en zorgcampus'. Hiertoe is de afgelopen jaren al een groot aantal (particuliere) projecten in uitvoering genomen. De gemeente Rotterdam is voornemens binnen het gebied een multifunctionele sportaccommodatie (MFSA) te realiseren op de hoek van de Montessorriweg en de Jan Ligthartstraat. De locatie is reeds vrij van bebouwing, maar voor de realisatie is een herziening van het vigerende bestemmingsplan "Vreewijk" noodzakelijk; het onderhavige bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied is gelegen binnen het reeds benoemde Motorstraatgebied, dat wordt begrensd door de Vaanweg, de Strevelsweg, de Dordtsestraatweg, de Valkeniersweide en de Motorstraat. Het plangebied bevindt zich in de deelgemeente Feijenoord en bestaat momenteel uit een verhard parkeerterrein dat wordt begrensd door de Montessorriweg, de Jan Ligthartstraat en de Tandwielstraat.

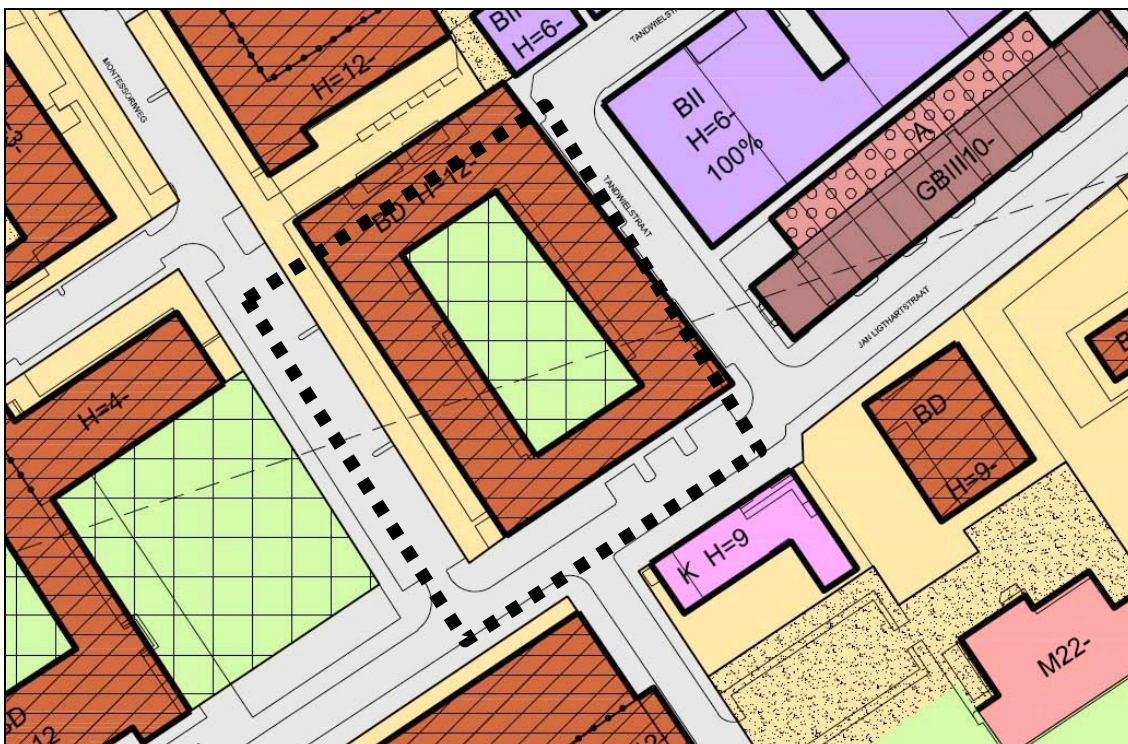


Afbeelding 1: Globale ligging van het plangebied (links).

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Voor de percelen geldt thans het bestemmingsplan "Vreewijk". Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 29 oktober 1987 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland op 22 maart 1988.

Ter plaatse van het plangebied (zie afbeelding 2) is sprake van een gedetailleerde wijze van bestemmen. Binnen het plangebied mag bebouwing worden opgericht ten behoeve van de bestemming "Bijzondere doeleinden", zoals sociale, culturele, medische of educatieve voorzieningen. De binnenplaats is bestemd als "Sport- en speelplaats". Rondom het gebouw is deels sprake van de bestemming "Tuin" en deels van de bestemming "Verblijfsgebied". De realisatie van een multifunctionele sportaccommodatie past niet binnen de bepalingen van het bestemmingsplan.



Afbeelding 2: Uitsnede vigerend bestemmingsplan met daarop een projectie van het plangebied (zwarte stippellijn)

1.4

Gekozen planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan biedt een globale juridisch-planologische regeling, zodat de geplande multifunctionele sportaccommodatie gerealiseerd kan worden. Deze regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.

Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2008).

2. BELEIDSKADER

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

2.1 *Nationaal beleid*

Nota Ruimte

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland staat beschreven in de Nota Ruimte. In deze nota is het ruimtelijk 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 ruimteveragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Gekozen is 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 betrokken partijen gelegd.

In de Nota zijn 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. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeers- en vervoersontsluiting 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 wensen.

Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid

In verband met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008, heeft het Rijk een Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. Het Rijk heeft hier de nationale ruimtelijke belangen vastgesteld. Voor bundeling van verstedelijking en economische activiteiten is het streven om een AMvB vast te stellen met als beleidskader een optimale benutting van bestaand bebouwd gebied. Uitgangspunt hierbij is in de eerste plaats dat het bestaande bebouwde gebied beter moet worden benut, waardoor de noodzaak afneemt om open ruimte te gebruiken voor bebouwing. In de tweede plaats zal het moeilijker worden gemaakt om in de open ruimte te bouwen.

Verdrag van Malta en Nota Belvédère

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, kortweg “het Verdrag van Malta”, is op 16 januari 1992 te Valletta tot stand gekomen. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed waar mogelijk te behouden: bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Deze benadering ligt ook ten grondslag in de Nota Belvédère van het Rijk. In deze nota wordt gesteld dat de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend is voor de inrichting van de ruimte. Onder deze identiteit valt zowel het archeologisch erfgoed als het historisch (steden)bouwkundig en historisch landschappelijk erfgoed. Eén en ander is inmiddels ook vastgelegd in de Nota Ruimte.

Conclusie Rijsbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De ontwikkeling van een sportaccommodatie met een multifunctioneel karakter op een goed bereikbare plek in de stad sluit goed aan op het nationaal beleidskader en kent derhalve geen strijdigheid met de belangen van de sectorale overheden.

2.2 Provinciaal beleid

Visie op Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, alsmede de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Met de nieuwe integrale Structuurvisie is het ‘Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020’ en de nota ‘Regels voor Ruimte’ vervallen.

In ‘Visie op Zuid-Holland’ staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk om de economische concurrentiepositie te versterken. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn daarbij belangrijke pijlers.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma’s en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: ‘Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.’ Daarnaast stimuleert de provincie dat verstedelijking zoveel mogelijk wordt geconcentreerd in bestaand bebouwd gebied. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en wordt versterkt. Het onderhavige plangebied is in de Structuurvisie aangeduid als ‘bestaand stads- en dorpsgebied 2010’ en is dan ook gelegen binnen de bebouwingscontouren, zoals deze volgen uit de verordening.

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan de eerder genoemde Verordening Ruimte er één is. Deze verordening stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. Van dergelijke aspecten is bij de locatie van onderhavig plan geen sprake.

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling valt binnen de categorie 'lokaal' en kent, mede gezien de kwalitatieve doelstelling en het feit dat deze is gelegen op een goed bereikbare locatie binnen bestaand stedelijk gebied, geen strijdigheid met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 is op 27 november 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

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

De multifunctionele sportaccommodatie heeft geen aparte VIP-status, maar de transformatie van het Motorstraatgebied maakt wel nadrukkelijk deel uit van de uitvoeringsprojecten in het kader van het VIP-gebied 'Hart van Zuid'. Dit gebied heeft tot doel om rond het sport- en entertainmentpaleis Ahoy de nadruk te leggen op de voorzieningen voor vrijetijdsbesteding. De ontwikkeling van het Motorstraatgebied zal deze functie versterken. Door herschikking van functies ontstaat namelijk ruimte voor nieuwe voorzieningen ten behoeve van entertainment en ontspanning.

Economische visie 2020 - Rotterdam Stad van de Toekomst

In 2005 is de Economische Visie 2020 voor Rotterdam opgesteld. Hierin wordt de economische visie van de stad kenbaar gemaakt. Rotterdam heeft de ambitie om de 'Stad van de Toekomst' te zijn: internationaal, slim en aantrekkelijk. Haar ambities zijn uitgewerkt in drie thema's:

1. samen werken: stad van ondernemers; Rotterdam moet zich veel richten op internationale concurrentie en de mentale omslag maken van de traditionele werknemer naar de ondernemer;
2. samen leren: kennisstad; Rotterdam moet zich inzetten op kennis ontwikkelen en kennis delen;
3. samen leven: aantrekkelijke stad; Rotterdam zet definitief de stap naar de jonge aantrekkelijke stad waar iedereen wil zijn en waar iedereen prettig (samen) kan wonen en leven.

Het gemeentebestuur is zich bewust van de noodzaak tot extra inspanning om zijn ambitie te realiseren. De stad voert een pragmatisch en resultaatgericht beleid. De ambitie om de kennisstad of creatieve stad te worden, dient gefaciliteerd te worden met daarbij behorende basisuitrustingen. De realisatie van het multifunctionele sportaccommodatie binnen het

Motorstraatgebied geeft invulling aan deze ambitie en sluit aan op de economische visie van Stad van de Toekomst.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden Motorstraatgebied

Het document 'Stedenbouwkundige randvoorwaarden Motorstraatgebied' is door de raad van de gemeente Rotterdam vastgesteld op 2 november 2009. Het doel van deze randvoorwaarden is om de lopende initiatieven in het Motorstraatgebied inhoudelijk te bundelen en richtlijnen te geven voor verdere ontwikkeling van het gebied in de toekomst.

Het Motorstraatgebied wordt afgebakend door de Vaanweg, de Strevelsweg, de Dordtsestraatweg, de Valkeniersweide en de Motorstraat. Binnen dit gebied is ook onderhavig bestemmingsplangebied gelegen. De sportaccommodatie wordt genoemd als bouwplaninitiatief in voortgangsfase I, wat wil zeggen dat het een initiatief betreft waarvan de realisatie op korte termijn zal starten.

In de Stedenbouwkundige randvoorwaarden worden ondermeer de maximale rooilijnen en hoogtematen per bouwblok weergegeven. Zo is voor het bouwblok van de sportaccommodatie een basishoogte van 15 tot 25 meter vastgesteld. Daarnaast worden richtlijnen gegeven voor de structuur van de openbare ruimte. Zo wordt de Montessoriweg gekenschetst als één van de voornaamste straten binnen het gebied. De functies op de begane grond moeten een duidelijke relatie met het maaiveld hebben.

Tot slot worden technische randvoorwaarden gesteld op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, ecologie, water, duurzaam bouwen, klimaat en energie en milieurechten van bedrijven. Bouwplannen binnen het Motorstraatgebied dienen vanzelfsprekend te voldoen aan de wettelijke eisen voor deze thema's. Daarnaast stelt de gemeente nadere voorwaarden met betrekking tot bijvoorbeeld duurzaam bouwen, klimaat en energie (zie §4.10).

Welstandsparagraaf Motorstraatgebied

In het kader van de Koepelnota Welstand (vastgesteld op 29 april 2004), dient voor ontwikkelingsgebieden een aparte welstandsparagraaf opgesteld te worden. Het Motorstraatgebied is zo'n ontwikkelingsgebied; de welstandsparagraaf hiervoor is door de raad van deelgemeente Feijenoord vastgesteld in december 2009.

De Welstandsparagraaf Motorstraatgebied sluit inhoudelijk aan op de Stedenbouwkundige randvoorwaarden. Belangrijkste uitgangspunten zijn hierbij:

1. de openbare ruimte dient een heldere structuur te krijgen, waarbij het wegenpatroon leidend is. Dit betekent dat voor bebouwing langs de wegen de vastgestelde rooilijnen aangehouden moeten worden. Tevens dient de plint een publieke uitstraling te hebben;
2. nieuwe ontwikkelingen in het gebied dienen een sfeer na te streven die recht doet aan de in het Motorstraatgebied aanwezige bijzondere gebouwen uit de wederopbouwperiode.

'Pact op Zuid'

Het investeringsprogramma 'Pact op Zuid' is de uitkomst van de samenwerking tussen de gemeente Rotterdam, drie zuidelijke deelgemeentes, Charlois, Feijenoord en IJsselmonde, en de wooncorporaties Com*Wonen, Vestia, Woonbron en Woonstad. Deze partijen hebben in 2006 de handen ineen geslagen om Rotterdam Zuid een kwaliteitsimpuls te geven, omdat de behoefte bestond aan een grootschalige investering met impact. Inmiddels zijn reeds

honderden projecten in gang gezet, versneld en afgerond. Het Motorstraatgebied maakt hier ook deel van uit.

Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Stedenbouwkundige randvoorwaarden Motorstraatgebied en de daaruit volgende welstandsparagraaf. Bovendien past de ontwikkeling binnen de uitgangspunten van zowel de Economische visie 2020 als de Stadvisie. De realisatie van de multifunctionele sportaccommodatie versterkt namelijk indirect de VIP-status van 'Hart van Zuid'.

3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

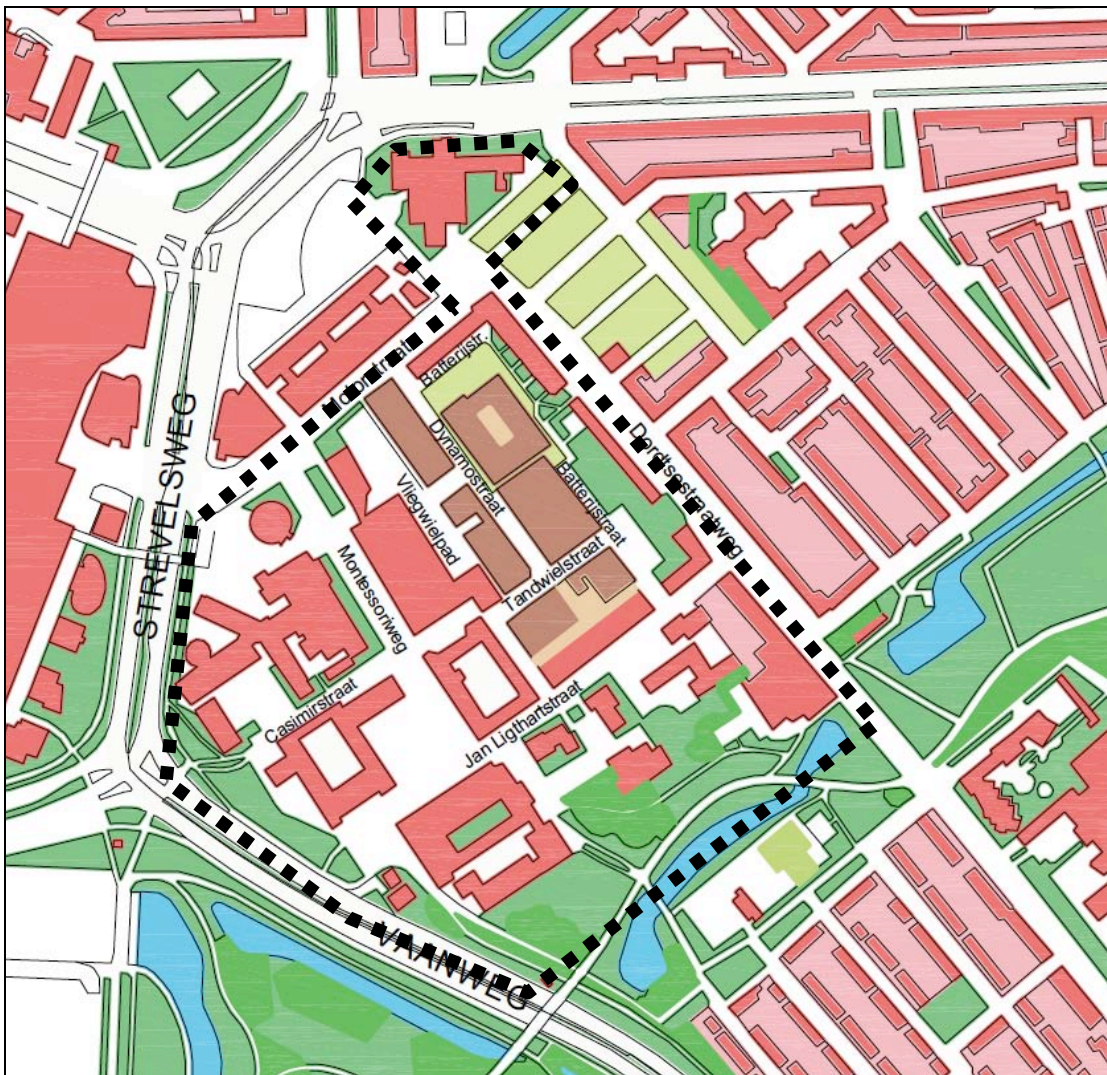
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

3.1.1 *Motorstraatgebied*

Zoals eerder aangegeven is het plangebied gelegen binnen het Motorstraatgebied, een transformatiegebied dat deel uitmaakt van het ontwikkelingsplan 'Hart van Zuid'.

Het gebied is centraal gelegen binnen het stedelijk gebied van Rotterdam Zuid, direct naast het Zuidplein. Ondanks de centrale ligging lijkt de functionele invulling in de huidige situatie echter veel op dat van een bedrijventerrein aan de rand van de stad. De aansluiting op het Zuidplein en het OV-knooppunt is aanwezig, maar door de barrièrewerking van enkele drukke wegen (Vaanweg en Strevelsweg) en de niet optimale langzaam verkeersverbindingen, is weinig sprake van samenhang. In de huidige situatie heeft het gebied geen heldere structuur, waardoor het sterk intern gericht is en weinig relatie met de omgeving heeft.

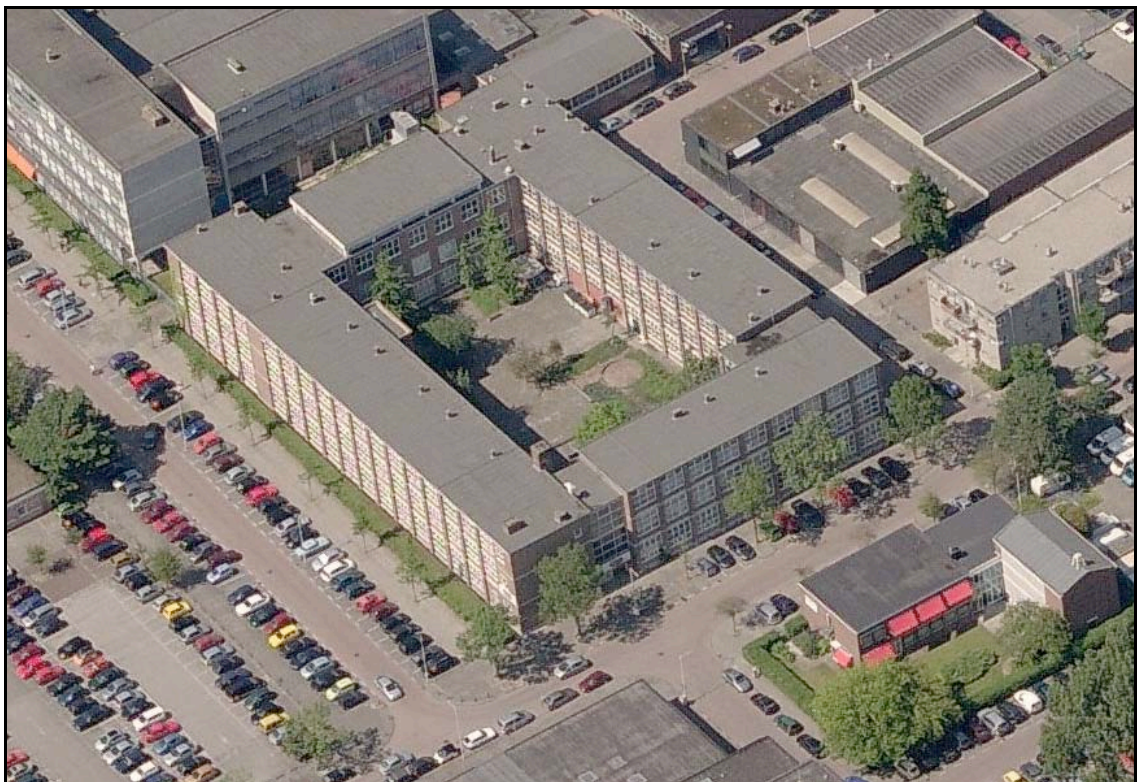


Afbeelding 4: Begrenzing van het Motorstraatgebied.

Doorzichten naar de omgeving zijn niet of nauwelijks aanwezig en de uitstraling van de openbare ruimte wordt hoofdzakelijk bepaald door de aanblik van geparkeerde auto's.

De huidige situatie is terug te voeren op de ontstaansgeschiedenis van het Motorstraatgebied. Hoewel in de jaren '30 van de vorige eeuw grote delen van het voorheen nagenoeg lege polderlandschap werden bebouwd, bleef het Zuidplein, Ahoy en het Motorstraatgebied nog lange tijd een lege vlakte in de stad. Pas halverwege de jaren '50 werd op de kop van de Dordtsestraatweg het door architect Maaskant ontworpen Verzamelgebouw Zuid opgericht. Tezamen met wat bebouwing langs de Jan Ligthartstraat, waaronder een klooster, was dit de eerste bebouwing in het gebied. Eind jaren '60 is vervolgens een groot deel van de huidige bebouwing gerealiseerd, waarbij de Montessoriweg de belangrijkste ontsluiting werd. Met het verleggen van de verbinding tussen Pleinweg en Vaanweg werd het Motorstraatgebied echter losgeknipt van het Zuidplein. Dit heeft tot gevolg gehad, dat de bebouwing langs de Montessoriweg met de achterzijde naar de belangrijkste invalsroute van Rotterdam-Zuid is komen te liggen. Met de komst van de metro, Ahoy en het winkelcentrum Zuidplein in de jaren '70, krijgt het gebied de vorm zoals we die nog kennen: een infrastructureel knooppunt, gecombineerd met een groot aantal voorzieningen. Het Motorstraatgebied is hierop echter nooit goed aangehaakt.

Binnen het gebied is inmiddels gestart met een aantal ontwikkelingen. Momenteel meest in het oog springend is de realisatie van een nieuw scholencomplex (met een parkeergarage) ten behoeve van ROC Zadkine en LMC. De multifunctionele sportaccommodatie behoort gedeeltelijk tot deze ontwikkeling, aangezien de sportruimte mede gebruikt zal worden door de scholen en de parkeergarage voor beide voorzieningen bestemd zal zijn. Ten behoeve van de sportaccommodatie is de voormalige (school)bebouwing reeds gesloopt. Momenteel doet het terrein dienst als parkeerruimte.



Afbeelding 5: De planlocatie met zicht op de reeds gesloopte bebouwing.

3.2 *Projectbeschrijving*

Het bestemmingsplan is globaal van aard en biedt derhalve voldoende ruimte om het bouwplan zodanig uit te werken dat het optimaal kan worden ingepast binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden (zie ook §2.3) van het Motorstraatgebied. Om te voorkomen dat er stand-alone ontwikkelingen plaatsvinden die ruimtelijk niet bij elkaar passen of elkaar in de weg zitten, is in de stedenbouwkundige randvoorwaarden een aantal regels opgenomen. Deze hebben een algemene geldigheid voor alle initiatieven in het gebied. Op deze manier kunnen alle initiatieven met hun eigen dynamiek, proces en tijdsplanning tot stand komen. Zo ook de multifunctionele sportaccommodatie die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

Voor de multifunctionele sportaccommodatie geldt dat er aandacht moet zijn voor levendigheid van de plint van de sportaccommodatie, de hoogte van het gebouw, de entree, de accentuering van hoeken en de programmatische samenhang. Belangrijk aspect is het realiseren van een minimale *basishoogte* van 20 meter met een ondergrens van 15 meter. Incidenteel mag de bouwhoogte 10 meter zijn, maar niet op prominente plekken als hoeken van straten. Ten behoeve van enige flexibiliteit is in het onderhavige bestemmingsplan een maximale bouwhoogte aangehouden van 25 meter.

Programma en gebruik

Wat betreft functiemenging markeert de plek een overgang van bijzondere doeleinden (Montessoriweg) naar gemengde bebouwing incl. wonen (Jan Ligthartsstraat) en bedrijven en kantoren (aan de Dynamostraat). Het programma van de sportaccommodatie en met name de plinten zou ertoe bij moeten dragen dat de *levendigheid* gedurende dag, avond (en weekend) wordt vergroot.

Zoals reeds aangegeven is sprake van een multifunctionele sportaccommodatie. Dat is niet enkel van toepassing op de programmatische invulling van het gebouw, maar zeker ook op het gebruik. Zo zullen gedurende de werkweek overdag met name de omliggende scholen van de accommodatie gebruik maken. In de avonduren en het weekend zal de accommodatie ten dienste staan van een aantal sportverenigingen (met name handbal en korfbal). De avonduren staan dan vooral in het teken van trainingen met groepen van circa 20 spelers. In het weekend worden wedstrijden gespeeld, waarbij sprake zal zijn van circa 40 mensen per wedstrijd (spelers, ouders en toeschouwers).

Meest in het oog springende gebruiker is handbalvereniging HARO. Gedurende de thuiswedstrijden van deze eredivisionist wordt gerekend op een publiek van circa 200 toeschouwers. Thuiswedstrijden worden circa 18 maal per jaar gespeeld.

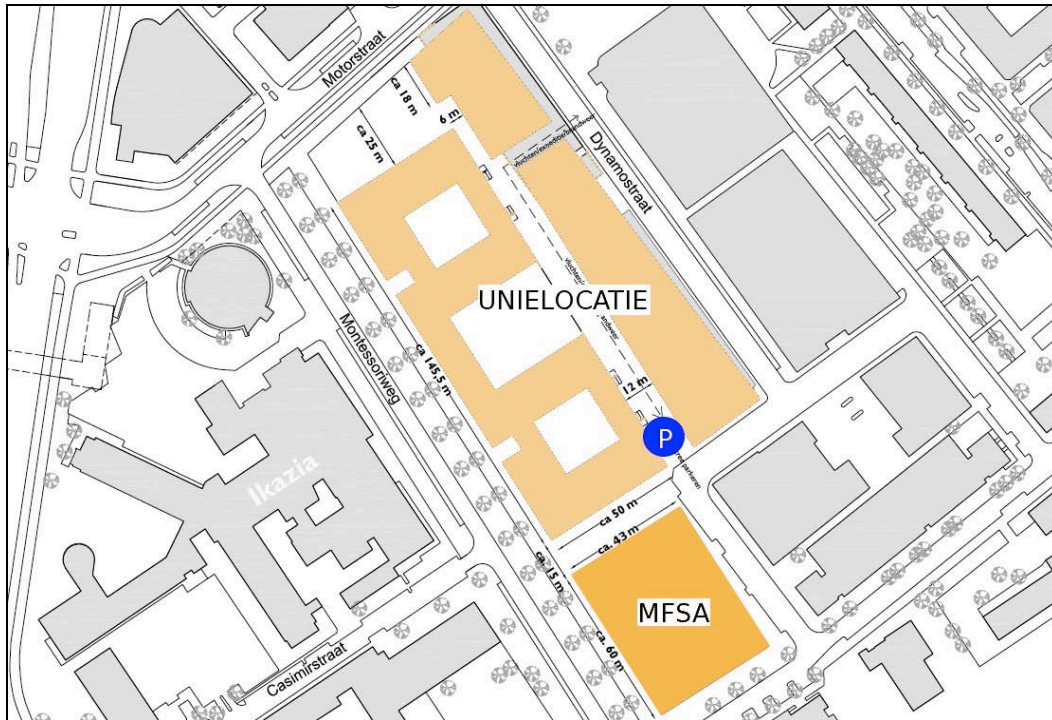
Verkeer en parkeren

Omdat door de herontwikkeling van het Motorstraatgebied veranderende verplaatsingspatronen zullen ontstaan, is het van belang de verkeerseffecten daarvan vroegtijdig in beeld te brengen. Het spreekt immers voorzich dat de straten door de herontwikkeling van het gebied een grotere intensiteit aan gemotoriseerd verkeer te verwerken zullen krijgen.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten die zullen optreden als gevolg van de realisatie van de sportaccommodatie is uitgegaan van een bvo van ongeveer 4.800 m². Een belangrijke factor bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is de ligging en

daarmee de bereikbaarheid. Afhankelijk van de ligging varieert het autogebruik tussen de 35% (in het centrum) en 65% (rest bebouwde kom).

Bij de berekening van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van een locatie 'in de schil rond het centrum' (*crow publicatie 272*). Dit levert ongeveer 8 motorvoertuigbewegingen per 100 m² per weekdag op. Hieruit voortvloeiend is geschat dat de sportaccommodatie 353 ritten per weekdag oplevert. Dat is in verhouding tot bijvoorbeeld het naastgelegen Ikazia ziekenhuis 10% van het gehele programma van het ziekenhuis. In de aangepaste berekening van de verkeergegevens voor dat ziekenhuis (augustus 2011) is de verkeersaantrekkende werking van de sportaccommodatie meegenomen.



Afbeelding 6: De planlocatie (MFSA) ten opzichte van de UniLocatie. De ingang van de parkeergarage van de UniLocatie bevindt zich ter plaatse van de 'P'.

Ten behoeve van de sportaccommodatie zal geen eigen parkeervoorziening worden gerealiseerd. De parkeereis wordt conform de Bouwverordening bepaald. Parkeerruimte is beschikbaar in de naastgelegen parkeergarage onder het Zuiderparkcollege op de UniLocatie, die 's avonds toegankelijk is. Dit is mogelijk omdat de sportaccommodatie overdag gebruikt wordt door de scholen en door sportverenigingen in de avonduren. Met deze vorm van dubbelgebruik wordt voldaan aan een belangrijke duurzaamheidsambitie binnen het gebied, terwijl ook de verrommeling van het straatbeeld door op straat geparkeerde auto's wordt tegengegaan. De parkeergarage is thans in aanbouw en biedt ruimte voor 154 voertuigen.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

4.1 *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. Duurzame ontwikkeling is daarin een cruciale factor. Gestreefd wordt naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (prosperity) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam.

4.2 *Besluit m.e.r.*

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

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

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

Concreet voor deze situatie betekent dit dat eerst gekeken moet worden of sprake is van een of meerdere activiteiten, zoals genoemd in de D-lijst, die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Dit is niet het geval; het oprichten van een multifunctionele sportaccommodatie wordt niet genoemd in de D-lijst. Dit betekent dat het opstellen van een m.e.r.(-beoordeling) niet aan de orde is.

4.3 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta (WSHD) dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

De gemeente Rotterdam, als rioleringsbeheerder ook aan te merken als waterbeheerder, werkt samen met de betrokken waterbeheerder(s) inzake de invulling van de waterparagraaf. Hiervoor is met alle waterbeheerders in de regio een waterplan samengesteld. Dit plan vormt een belangrijk kader voor afstemming met de waterbeheerder (zie § 4.2.4).

4.3.1 *Beleidskader*

Hieronder worden kort de belangrijkste beleidskaders op Europees, Rijks-, provinciaal en regionaal/gemeentelijk niveau uiteengezet.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebieds-beheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Nationaal beleid

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het dit plan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie.

Provinciaal beleid

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit plan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld en hierin zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken en kent vier hoofdogaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven.

Stedelijk en regionaal beleid

Op 26 november 2009 heeft de verenigde vergadering van het WSHD het waterbeheerplan 2009-2015 vastgesteld. Het Waterbeheerplan bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het WSHD met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het (vaar)wegenbeheer in het beheersgebied.

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

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen; versterking van waterkeringen is onvermijdelijk.
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan in korte tijd veel neerslag vallen; om dat water te verwerken is opvang en berging nodig.
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en planrijk water. Voor alle wateren in de stad worden kwaliteitsbeelden opgesteld volgens de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

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

In het Gemeentelijk Rioleringsplan, dat onderdeel uitmaakt van het Waterplan 2, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is 'het realiseren en in stand houden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie'.

Voor de deelgemeente Feijenoord is een gebiedsgerichte uitwerking van het Waterplan 2 opgesteld, te weten het deelgemeentelijk waterplan Charlois-Feijenoord. De algemene doelstelling van dit plan is om te komen tot een veilig, schoon en aantrekkelijk watersysteem. Het waterplan beschrijft in principe alle thema's en maatregelen die in het betreffende gebied de komende jaren plaats zullen vinden. De aansturing op uitvoering van de maatregelen evenals de financiering kan vanuit verschillende kaders plaatsvinden. Vanuit het waterplan wordt overzicht gehouden over het totaal en vindt aansturing plaats op de uitvoering van maatregelen die vanuit het budget voor de gemeentelijke waterplannen worden gefinancierd.

4.3.2 *Beschrijving watersysteem*

Het onderhavig plangebied is gelegen in peilvak 50-1, alwaar een peil wordt gehanteerd van 2,40 meter beneden NAP. Daar het maaiveld op ongeveer een hoogte van 0,95 meter beneden NAP is gelegen, bedraagt de drooglegging circa 1,45 meter. Peilvak 50-1 maakt onderdeel uit van het bemalingsgebied Korperweg, waarbij het gelijknamige gemaal het water afvoert op de Waalhaven.

Het regenwater dat in het plangebied valt, wordt via de verharding opgevangen in en afgevoerd via een gemengd rioolstelsel. Eindstation is de rioolwaterzuiveringsinstallatie Dokhaven. Bij hevige neerval wordt het overtollig water geloosd op het oppervlaktewatersysteem, waardoor de waterkwaliteit (tijdelijk) wordt aangetast. Binnen het plangebied is geen sprake van oppervlaktewater.

De dichtstbijzijnde primaire kering maakt onderdeel uit van dijkkring 17 en loopt langs de Nieuwe Maas. Deze kent een beschermingsniveau van 1 op 4.000 jaar; dit betekent dat de waterkering bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat gemiddeld genomen eens in de 4.000 jaar voorkomt. Het plangebied is geheel binnendijks gelegen en maakt geen onderdeel uit van (een beschermingszone behorende tot) een waterkering. Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas zal een groot deel van Feijenoord onder water komen te staan. Ter plaatste van de multifunctionele sportaccommodatie wordt een overstromingsdiepte van 0,8 tot 2,0 meter verwacht.

4.3.3 *Wateropgave*

Door realisatie van de voorgenomen ontwikkeling, zal de indeling van het plangebied veranderen. Het terrein is momenteel geheel verhard met asfalt en doet dienst als parkeerterrein. Door de realisatie van een multifunctionele sportaccommodatie, waarbij het terrein voor 100% mag worden verhard, komt dit gebruik geheel te vervallen. Daar de asfaltverharding ingewisseld wordt voor bebouwing, wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een toename van het verhard oppervlak. Het treffen van compenserende maatregelen wordt niet noodzakelijk geacht.

De nieuw op te richten bebouwing wordt voorbereid voor een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel, zodat het relatief schone hemelwater en het afvalwater gescheiden wordt afgevoerd. Om diffuse verontreinigingen van water en bodem te voorkomen, is het van belang om bij de bouw van de accommodatie duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen. Zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen mogen uitsluitend worden toegepast als deze worden voorzien van een coating.

4.3.4 *Overleg met de waterbeheerder(s)*

Op 14 februari 2007 heeft het Ingenieursbureau van Gemeentewerken in het kader van de structuurvisie voor het Motorstraatgebied een waterparagraaf opgesteld (projectcode 2004-0428). Hierover is in het voortraject reeds uitvoerig overleg geweest met het waterschap. Deze waterparagraaf had betrekking op alle deelgebieden binnen het Motorstraatgebied die nu voor herontwikkeling staan. De conclusies en aanbevelingen zijn nog actueel, ondanks dat zich in de bouwplannen enkele wijzigingen hebben voorgedaan. Daarnaast is het waterschap in het kader van het formele vooroverleg betrokken bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan. In dit kader heeft WSHD laten weten, dat geen van haar belangen wordt geschaad.

4.4 *Milieuzonering*

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

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

In de directe omgeving van het plangebied zijn meerdere inrichtingen aanwezig, zoals scholen, ziekenhuis, auto- en garagebedrijven. Daar het onderhavige bestemmingsplan geen gevoelige objecten mogelijk maakt, heeft het geen nadelige invloed op de vergunde milieurimte van deze inrichtingen.

De multifunctionele accommodatie kan zelf ook als een hinderbron worden beschouwd. In de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" wordt namelijk aan een sporthal (SBI-code 931) een maximale hindercontour van 50 meter voor het aspect geluid toegekend. Deze afstand moet gemeten worden vanaf de grens van de bestemming tot de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Deze afstand bedraagt ongeveer 15 meter. Uitgaande van een hindercontour van 50 meter, dient gesteld te worden dat een aantal bestaande woningen aan de Jan Lighthartstraat hierbinnen ligt.

De VNG kent naast het gebiedstype 'rustige woonwijk' (op basis waarvan de hindercontouren zijn bepaald) ook het type 'gemengd gebied'. Hiervan is sprake als in een gebied matige tot sterke functiemenging aan de orde is. Dit betekent dat direct naast woningen ook functies zoals winkels, horeca en kleine bedrijven voorkomen. Ook gebieden langs hoofdinfrastructuur kunnen als 'gemengd gebied' gekarakteriseerd worden.

Aangezien in de directe nabijheid van het bestemmingsplangebied diverse functies voorkomen, kan de omgeving worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit betekent dat de hindercontour met één afstandsmaat verkleind mag worden, wat leidt tot een contour van 30 in plaats van 50 meter. Een aantal woningen aan de Jan Lighthartstraat is echter binnen deze 30 meter-contour gelegen.

Door de korte afstand is een zekere mate van hinder te verwachten door weggrijdende auto's, ventilatie- en verwarmingssystemen en eventuele galm. Gezien de diversiteit aan functies in de omgeving, zal het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen aan de Jan Lighthartstraat door de voorgenomen ontwikkeling evenwel niet wezenlijk veranderen.

Zo dient het autoverkeer van en naar de multifunctionele sportaccommodatie gebruik te maken van de parkeervoorziening op de Unielocatie (zie ook § 3.3). Hierbij fungeert de Dynamostraat als hoofdontsluiting. Bij het gebruik van deze parkeervoorziening ten behoeve van de sportaccommodatie is dit niet anders. Doordat tussen de Tandwielstraat en de woningen aan de Jan Lighthartstraat nog bebouwing is gesitueerd, wordt de overlast als gevolg van het weggrijden van auto's ter plaatse van de parkeervoorziening afgeschermd.

De multifunctionele sportaccommodatie valt tevens onder het Activiteitenbesluit, op grond waarvan ook eisen gesteld kunnen worden aan de maximale geluidsproductie. Immers dient de inrichting te voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde eisen. Tevens wordt bij het

ontwerp van de accommodatie rekening gehouden met dit aspect. Bijvoorbeeld door de toegang van de accommodatie aan de zijde van de Montessoriweg te realiseren. Deze korte afstand wordt in deze situatie dan ook acceptabel geacht. Indien wenselijk, staat het bestemmingsplan de realisatie van extra geluidwerende voorzieningen niet in de weg.

4.5 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Toetsing aan de voorkeursgrenswaarden van geluidhinder is dus niet noodzakelijk.

4.6 Luchtkwaliteit

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

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

- Netto niet meer dan 1.500 woningen in geval van één ontsluitingsweg.
- Netto niet meer dan 3.000 woningen in geval van twee ontsluitingswegen met gelijkmatige verkeersverdeling.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van een multifunctionele sportaccommodatie mogelijk. Door Witteveen+Bos is een luchtkwaliteitsonderzoek¹ ter plaatse van het onderhavige plangebied uitgevoerd, gericht op de realisatie van een scholencomplex met een parkeergarage en sporthal. Uit de berekeningen van dit onderzoek blijkt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de lucht zullen toenemen, doordat sprake is van meer verkeersbewegingen ter plaatse. Deze toename is echter minder dan 1% van de

¹ Witteveen+Bos, Luchtkwaliteitsonderzoek; ruimtelijke onderbouw ontwikkeling Unielocatie Zuiderpark, juni 2009, projectcode RT611-1.

jaargemiddelde grenswaarde van beide stoffen. Volgens de 'Wet luchtkwaliteit' dient een dergelijke concentratietoename beschouwd te worden als 'niet in betekende mate'.

Gezien de datering van dit onderzoek heeft DCMR Milieudienst Rijnmond het plan getoetst aan de achtergrondwaarden, zoals opgenomen in de Grootschalige Concentratiekaart van Nederland. Uit deze beoordeling blijkt, dat de locatie van de MFSA voldoet aan de in de 'Wet luchtkwaliteit' gestelde normen.

Daar de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling ook op gepaste afstand is gelegen van wegen met hoge verkeersintensiteiten, zullen de PM₁₀ en NO²-contouren van deze wegen niet over het plangebied zijn gelegen. Hiermee voldoet het plan aan de Wet luchtkwaliteit en het Rotterdamse luchtkwaliteitsbeleid. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

4.7 Externe veiligheid

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

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben de wijze waarop deze verantwoording moet worden afgelegd nader gepreciseerd in de zogenaamde CHAMP-plichten².

Binnen het thema externe veiligheid worden een aantal soorten risicobronnen onderscheiden, te weten risicovolle inrichtingen, transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen, water en door buis. Voor het onderhavige plangebied geldt dat deze soorten risicobronnen geen beperkingen met zich meebrengen, daar de bijbehorende 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontouren op een grote afstand zijn gelegen. Gelet op de omvang van het project, de afstand tot de risicobronnen en de ligging van de 1% letaliteitgrens van de maatgevende scenario's (warme BLEVE), zal naar verwachting de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ook niet noemenswaardig stijgen. Een CHAMP- verantwoording wordt niet noodzakelijk geacht.

Zowel bij de bouw als bij het gebruik van de multifunctionele sportaccommodatie kunnen wel maatregelen worden genomen om bij een eventuele ramp het aantal slachtoffers te beperken. Zo is het van belang dat het plangebied voldoet aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorzieningenniveau zoals gesteld in de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding. Deze maatregelen kunnen echter niet in dit

² Communicatie- of informatieplicht; Horizonplicht; Anticipatieplicht; Motivatieplicht; Preparatieplicht.

bestemmingsplan worden geborgd, maar komen aan de orde bij de omgevingsvergunning(en) voor het bouwen van de accommodatie.

4.8 Bodem

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

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is voor de geplande (nieuwe) bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). Pas als de bodem schoon genoeg is bevonden mag gebouwd worden.

Ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving is in het verleden een verkennend en aanvullend bodemonderzoek³ uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat zowel de grond als het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie over het algemeen niet tot hooguit licht verontreinigd is met de onderzochte stoffen. Uitzondering hierop vormen de locaties Jan Ligthartstraat 155 en Tandwielstraat 31. Beide locaties zijn in onderhavig plangebied gelegen.

Voor de locatie aan de Jan Ligthartstraat geldt, dat na de saneringswerkzaamheden in 2004 een restverontreiniging met asbest is achtergebleven. De verontreinigde grond heeft naar verwachting een volume van 100 m³, waarvan 25 m³ sterk met asbest is verontreinigd. De verontreiniging bevindt zich onder de voormalige plantvakken in het zuidelijk deel van de voormalige binnenplaats en heeft een oppervlakte van circa 300 m², op een diepte van circa 0,6 tot 1,3 meter beneden maaiveld.

Tegen de kelderwand van het voormalige schoolgebouw aan de Tandwielstraat 31, is in het onderzoek een verontreiniging met minerale olie aangetroffen. De totale verontreiniging wordt geschat op een volume van 520 m³ en bevindt zich op een diepte van circa 1,4 tot 4,5 meter beneden maaiveld. De verontreiniging is horizontaal en verticaal voldoende ingekaderd, waarbij de verontreiniging niet in het grondwater is aangetroffen.

In de rapportage wordt gesteld, dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in voldoende mate is vastgesteld. De onderzoekslocatie is in zijn geheel geschikt voor de voorgenomen activiteiten, met uitzondering van de genoemde verontreinigde locaties. Hiervoor loopt echter een saneringstraject. Wanneer deze met goed gevolg is afgerond, is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voor het gehele onderzoeksgebied geschikt voor het beoogde gebruik. Vanuit het thema 'bodem' zijn dan geen belemmeringen meer aanwezig tegen de bouw van de geplande multifunctionele sportaccommodatie.

³ IGWR, Verkennend en aanvullend bodemonderzoek Scholencomplex Montessoriweg te Rotterdam, september 2008, projectnr. 2008 0184.

4.9

Archeologie en cultuurhistorie

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

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

Bewoningsgeschiedenis

In de Late Middeleeuwen maakte het plangebied deel uit van de Riederwaard, een rondom bedijkt gebied, dat een groot deel van het huidige IJsselmonde besloeg. In de periode 1373 tot 1375 gaat de Riederwaard ten onder aan een reeks overstromingen, waarna het gebied in fasen wordt herbedijkt. Tussen 1425 en 1475 wordt de Polder Charlois gevormd. Het plangebied bevindt zich ten noorden van deze polder, in een kleine polder met de naam Ons Genoegen. De dijken om de polders van IJsselmonde werden vaak benut als woonlocatie. Op een afstand van circa 300 m ten oosten van het plangebied ligt de Dordtsestraatweg. Deze huidige weg is gerelateerd aan het historisch tracé van de oostelijke dijk van de voormalige polder Charlois. Langs deze dijk is een bewoningslint bekend dat is gedateerd na de overstromingen van 1373 tot 1375. Met name archeologische waarden uit de Middeleeuwen van ná 1373 zijn in het gebied dan ook te verwachten. Op de militaire topografische kaart uit 1850 is de dijk te zien, waarop mogelijke bebouwing is aangegeven (Top. Bureau 1857). De locatie van het plangebied is aangegeven als onbebouwd en was waarschijnlijk in gebruik als landbouwgrond.

Archeologische verwachting

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (2005) wordt aan de locatie een redelijk tot hoge archeologische verwachting toegekend. Eventuele bewoningssporen vanaf de Late Middeleeuwen worden verwacht op de bovenste bodemlaag ter plaatse, de Afzettingen van Duinkerke III. Oudere bewoningssporen worden verwacht op een veenlaag onder de Afzettingen van Duinkerke (Hollandveen), dat op de locatie voorkomt vanaf circa 1,5 meter onder het maaiveld.

Bescherming van de archeologische waarden

Om mogelijk aanwezige archeologische waarden te beschermen, geldt voor het gehele plangebied een dubbelbestemming “Waarde – Archeologie – 1”. Hier geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 vierkante meter beslaan.

4.10 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

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

Uit de digitaal raadpleegbare provinciale kaart “Ecologische Hoofdstructuur” blijkt dat het bestemmingsplangebied geen onderdeel uitmaakt van beschermde natuurgebieden op basis van de Habitat-, Vogelrichtlijn en/of Natuurbeschermingswet. Vanwege de grote afstand (ongeveer 2 kilometer) tot gebieden die op grond van de Natuurbeschermingswet worden beschermd en de geringe impact die de voorgenomen ontwikkeling heeft op zijn omgeving, kan gesteld worden dat dergelijke gebieden niet aangetast worden. De voorgenomen ontwikkeling heeft dan ook geen negatieve invloed op deze beschermde natuurgebieden.

Soortbescherming

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

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ff-wet. 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 Ff-wet, 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.

Gesteld wordt dat de voorgenomen ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft aangezien binnen het plangebied geen beschermde plant- en diersoorten voorkomen. Immers is het gehele terrein momenteel voorzien met een asfaltlaag en in gebruik als parkeerterrein. Het uitvoeren van een onderzoek, alsmede het aanvragen van een ontheffing wordt niet noodzakelijk geacht.

4.11

Duurzaamheid en energie

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

Duurzaam bouwen

Het Bouwbesluit vormt het minimaal te realiseren kwaliteitsniveau in Nederland. De gemeente Rotterdam heeft daar boven op het document 'De Rotterdamse Woningkwaliteit' (RWK) opgesteld (meest recente versie maart 2005). Het RWK is een eenvoudig systeem van aanvullende kwaliteiten op het Bouwbesluit en bestaat uit zes thema's: oppervlakte, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, flexibiliteit en comfort. Het RWK is vrijblijvend te gebruiken.

Energie

Het Rotterdam Climate Initiative is het ambitieuze klimaatprogramma waarbij de gemeente tracht de CO₂-uitstoot van Rotterdam fors terug te brengen. Om een belangrijke bijdrage aan deze doelstelling te leveren en energie te besparen, is het beleid van de gemeente Rotterdam er op gericht zoveel mogelijk woningen, bedrijven en voorzieningen aan te sluiten op een collectief warmtenet. Een warmtenet omvat een stelsel van leidingen waardoor warm water wordt gepompt voor verwarming en warm tapwater. Door het toepassen van industriële restwarmte als warmtebron voor het collectieve warmtenet wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van de doelstellingen van de gemeente Rotterdam. Bij grootschalige toepassing, op gemeentelijk niveau, wordt een grote milieuwinst behaald op het gebied van het broeikaseffect (CO₂) en de lokale luchtkwaliteit (NO_x).

Met de aanpassing van de bouwverordening op 12 juli 2007 stimuleert de gemeenteraad de aansluiting op het warmtedistributienet. Indien in een deel van de gemeente een warmtedistributienet aanwezig is, dan moet een aldaar te bouwen bouwwerk zijn aangesloten

op die publieke voorziening. Dit geldt indien het bouwwerk niet verder dan 40 meter van de dichtstbijzijnde leiding is gelegen, of als de kosten van de aansluiting niet hoger zijn dan bij een afstand van 40 meter.

Sinds 1995 is het verplicht een EPC-berekening (EnergiePrestatieCoëfficiënt) in te dienen in het kader van het aanvragen van een bouwvergunning (nu omgevingsvergunning genoemd). Deze EPC-normen zijn opgenomen in het bouwbesluit en begin 2011 aangescherpt. Zij zijn dus ook van toepassing op de energiezuinigheid van de multifunctionele sportaccommodatie.

Voorts wordt de aanleg van groene daken gestimuleerd. De gemeente Rotterdam en de waterschappen hebben voor huiseigenaren een subsidie beschikbaar gesteld tot € 30,- per m² gerealiseerd groen dak.

Duurzaamheid in relatie tot onderhavig plan

Het onderhavige bestemmingsplan schept de kaders voor de bouw van de multifunctionele sportaccommodatie. Daar het uiteindelijke ontwerp van deze voorziening nog niet gereed is, kan ook nog niet aangegeven worden welke duurzaamheidsmaatregelen worden toegepast.

Het is echter wel zeker dat, gezamenlijk met de Unielocatie, gebruik gemaakt gaat worden van een warmte-koude-opslag. Dit is een duurzaam energiesysteem, waarbij de bodem wordt gebruikt om warmte of koude in op te slaan en te onttrekken. Zo wordt in de zomer het grondwater gebruikt om het gebouw te koelen. Hierdoor wordt het water warmer en dit warme water wordt in de grond opgeslagen. In de winter kan dit dan dienst doen om het gebouw te verwarmen, waardoor het weer afkoelt. Dit afgekoelde water wordt weer teruggepompt in de bodem, waardoor het in de zomer weer gebruikt kan worden voor koeling.

Ten aanzien van het gebruik geldt dat de sportaccommodatie is bedoeld voor zowel omliggende scholen (overdag), als sportverenigingen ('s avonds). Derhalve is, naast het dubbelgebruik van de naastliggende parkeergarage van de Unielocatie, ook op dat vlak sprake van een multifunctioneel en dus duurzaam gebruik.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

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

5.2 *De opzet van de planregels*

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

Inleidende regels

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

Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat verder doorgeklikt hoeft te worden. In dit bestemmingsplan zijn twee bestemmingsregels opgenomen, te weten “Gemengd” en “Verkeer- Verblijfsgebied”. Daarnaast is sprake van één dubbelbestemming, namelijk “Waarde – Archeologie – 1”.

Artikel 3 – Gemengd

De realisatie van de multifunctionele sportaccommodatie wordt mogelijk gemaakt binnen de bestemming “Gemengd”. Voor deze bestemming is gekozen omdat sprake is van diverse functies; naast de sportfaciliteiten zullen ook maatschappelijke en commerciële functies mogelijk zijn. De gemengde bestemming biedt hiertoe voldoende flexibiliteit.

Op de verbeelding is via een aanduiding aangegeven wat de maximale bouwhoogte is, terwijl de bebouwing binnen het opgenomen bouwvlak dient te blijven.

Artikel 4 – Verkeer- Verblijfsgebied

De buitenruimte is bestemd als Verkeer- Verblijfsgebied. Binnen deze bestemming zijn wegen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden mogelijk, evenals voorzieningen van openbaar nut

die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gehele gebied. In de regels is bovendien bepaald dat overkragingen van gebouwen op naastgelegen bestemmingen zijn toegestaan.

Artikel 5 Waarde – Archeologie – 1

Uitgangspunt voor deze dubbelbestemming, welke voor het hele plangebied van toepassing is, is dat archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem die een terreinoppervlak van meer dan 200 vierkante meter beslaan en dieper reiken dan 1,5 meter beneden maaiveld, geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden.

Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat een drietal algemene regels.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

In deze regels wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om door middel van een omgevingsvergunning af te wijken van de maximum toegestane bouwhoogte. De criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels zijn hierin eveneens opgenomen.

Overgangs- en slotregels

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

5.3

Handhaving

Illegale bebouwing zal, over het algemeen, opvallen; terstond optreden is hier dan ook regel. Illegaal gebruik is moeilijker te constateren; het is lang niet altijd mogelijk om van buitenaf waar te nemen wat zich in een pand afspeelt. Waar het vermoeden leeft dat het gebruik in strijd is met de bestemming wordt dit onderzocht. Het zou te ver voeren om uit de jurisprudentie, die leert dat er in beginsel een handhavingsplicht bestaat, af te leiden dat er ook in alle gevallen een opsporingsplicht bestaat.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van naburige gebruikers en bewoners. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het voorgaande bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van de jurisprudentie, ook na langere tijd in beginsel nog de mogelijkheid om handhavend op te treden, indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijze niet eerder bekend kon zijn. Juridisch zijn deze situaties immers onder het overgangsrecht gebracht. Per geval zal door het bevoegde bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt.

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de “Kadernota handhaving dS+V” vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het

handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

De opzet van dit bestemmingsplan is erop gericht om de handhaving ervan te bevorderen. De regels zijn op een dusdanige wijze geformuleerd, dat de handhaving daarvan voor een ieder duidelijk is.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Conform het Besluit ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beschrijving van de financiële uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

Dit plan is opgenomen in een gemeentelijke grondexploitatie. In het kader daarvan is onderzoek gedaan naar de kosten en opbrengsten van deze grondexploitatie. Hierbij zijn onder andere de kosten voor openbare werken, gemeentelijke plankosten en gronduitgifte aan bod gekomen. Daaruit is gebleken dat dit plan minimaal budgettair neutraal ontwikkeld kan worden.

6.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

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

- VROM-Inspectie;
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I);
- Ministerie van Defensie;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- provincie Zuid-Holland;
- deelgemeente Feijenoord;
- Stadsregio Rotterdam;
- waterschap Hollandse Delta (WSHD);
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- GasUnie;
- Tennet;
- KPN Telecom;
- Prorail;
- Kamer van Koophandel;
- Deltalinqs;
- Rijksluchtvaartdienst;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Stedin.net.

De VROM-Inspectie, de provincie Zuid-Holland en de GasUnie hebben per brief laten weten dat geen van hun belangen door het plan in het geding komen. Ook het WSHD en de VRR hebben schriftelijk laten weten, dat de uitvoering van het plan geen van hun belangen schaadt. Desondanks hebben deze partijen een aantal opmerkingen gemaakt. Deze zijn hieronder samengevat en voorzien van het gemeentelijk standpunt. Hetzelfde geldt voor de ontvangen opmerkingen van de deelgemeente Feijenoord. Van alle andere opgesomde overlegpartners is binnen de gestelde termijn van zes weken geen reactie ontvangen. Gesteld wordt dat deze partijen kunnen instemmen met het plan.

1. Deelgemeente Feijenoord

1.1 Het dagelijks bestuur van deelgemeente Feijenoord is van mening dat het programma en het gebruik van de MFSA goed past in de totale gebiedsontwikkeling van het Motorstraatgebied. Het dubbelgebruik van de parkeervoorziening op de Unielocatie ondersteunt de duurzaamheidsambitie en gaat verrommeling van de schaarse buitenruimte tegen.

Reactie

Ter kennisgeving aangenomen.

1.2 De korte afstand van de MFSA tot aan de woningen aan de Jan Ligthartstraat vraagt extra aandacht. Bij planvorming dient rekening gehouden te worden met bewoners en het bevorderen van de leefbaarheid van hun omgeving. Het dagelijks bestuur verzoekt dan ook om de gevel aan de kant van de Jan Ligthartstraat te voorzien van extra geluidswerende maatregelen ten behoeve van de akoestische isolatie.

Reactie

Zoals aangegeven in § 4.4 is het benoemde geluidsaspect een punt van aandacht bij de uitwerking van het bouwplan. Het bestemmingsplan is hiertoe niet het geëigende instrument aangezien het niet toeziet op bouwtechnische aspecten. Uiteraard staat het bestemmingsplan de eventuele realisatie van extra geluidswerende voorzieningen niet in de weg.

1.3 Het dagelijks bestuur zou uit het oogpunt van duurzaamheid de realisatie van een groen dak op de MFSA zeer waarderen.

Reactie

Het bestemmingsplan kan de realisatie van een dergelijk groen dak in principe niet afdwingen, maar maakt de toepassing van dergelijke daken mogelijk. In de bouwkostenraming is vooralsnog geen rekening gehouden met een groen dak. Bij de duurzaamheidsmaatregelen gaat de aandacht vooral uit naar het gebruik van een warmte-koude-opslag. Dit is een duurzaam energiesysteem, waarbij de bodem wordt gebruikt om warmte of koude in op te slaan en te onttrekken.

2. Waterschap Hollandse Delta (WSHD)

Het bestemmingsplan leidt niet tot aantasting van de belangen van het WSHD. Wel wordt verzocht een tweetal tekstuele aanpassingen te maken in de waterparagraaf. In de inleiding wordt de afkorting WHD gebruikt; graag veranderen in WSHD. Daarnaast graag afvalwaterzuiveringinstallatie vervangen door rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Reactie

De reactie is ter kennisgeving aangenomen. Beide tekstuele aanpassingen zijn in de waterparagraaf doorgevoerd.

3. DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR)

3.1 In de toelichting is aangegeven, dat de DCMR met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit het plan heeft doorgerekend. Dit is incorrect; de DCMR heeft het plan getoetst aan de achtergrondwaarden zoals opgenomen in de grootschalige concentratiekaart van Nederland. Uit deze beoordeling blijkt, dat de locatie voldoet aan de in de Wet milieubeheer gestelde normen.

Reactie

De betreffende passage in de plantoelichting is aangepast.

3.2 In de toelichting wordt een passage met betrekking tot het Besluit m.e.r. gemist. Verzocht wordt hieraan aandacht te besteden.

Reactie

Hoofdstuk 4 is aangevuld met de paragraaf "Besluit m.e.r." (§ 4.2). Uit deze paragraaf blijkt, dat het voor dit bestemmingsplan niet noodzakelijk is om een m.e.r.(-beoordeling) uit te voeren, daar het oprichten van een MFSA niet als een m.e.r.-plichtige activiteit is opgenomen in de C- of D-lijst behorende bij het Besluit m.e.r.

4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

4.1 De VRR constateert dat met betrekking tot dit plan geen relevante externe veiligheidsaspecten zijn geconstateerd.

Reactie

Ter kennisgeving aangenomen.

4.2 In de toelichting wordt gesteld dat zowel bij de bouw als bij het gebruik van de MFSA maatregelen genomen kunnen worden om bij een eventuele ramp het aantal slachtoffers te beperken. Als voorbeeld wordt genoemd om voldoende vluchtmogelijkheden te creëren, waarbij uitgangen in voldoende mate moeten aansluiten op de bestaande infrastructuur. Daarnaast worden voorlichting en instructies ook aangedragen als mogelijke voorbeelden. Omdat geen relevante risicobronnen aanwezig zijn, zijn deze maatregelen niet van toepassing. Wel dienen de vluchtwegen te voldoen aan het Bouwbesluit.

Reactie

De betreffende tekstpassage is uit de toelichting verwijderd. Vanzelfsprekend zal de MFSA voldoen aan het Bouwbesluit, waarmee ook de vluchtwegen voldoen aan de eisen uit dit besluit.

4.3 Verder wordt in de toelichting gesteld dat het rampgebied moet voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorzieningenniveau zoals gesteld in de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding. Het *plangebied* dient echter ten alle tijde hieraan te voldoen.

Reactie

De betreffende tekstpassage is hierop aangepast.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS.....	47
Artikel 1 – Begrippen.....	47
Artikel 2 – Wijze van meten	50
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS.....	51
Artikel 3 – Gemengd	51
Artikel 4 – Verkeer – Verblijfsgebied	52
Artikel 5 – Waarde – Archeologie - 1	54
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	57
Artikel 6 – Antidubbeltelregel	57
Artikel 7 – Algemene afwijkingsregels	57
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS.....	59
Artikel 8 – Overgangsrecht.....	59
Artikel 9 – Slotregel.....	59

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

Plan:

het bestemmingsplan “MFSA Motorstraatgebied” van de gemeente Rotterdam.

Aanduiding:

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

Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

Archeologisch deskundige:

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

Bebouwing:

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

Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0559.BP2055MFSA Motorstr-on01 met de bijbehorende regels.

Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

Bouwaanduidingen:

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

Bouwen:

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

Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

Bouwverordening:

Bouwverordening Rotterdam 2010, zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage ligging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Bruto vloeroppervlak:

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

Bijgebouw:

vrijstaand gebouw dat door constructie en/of afmetingen ondergeschikt is aan een hoofdgebouw gelegen op hetzelfde perceel.

Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen voor gebruik, verbruik of aanwending overwegend anders dan in de oefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

Gebouw:

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

Hoofdgebouw:

gebouw dat door zijn constructie of afmeting als dominant is aan te merken ten opzichte van de bijbehorende bijgebouwen gelegen op hetzelfde perceel.

Horeca:

inrichtingen welke bedrijfsmatig logies verschaffen, dranken en spijsen voor gebruik ter plaatse verstrekken.

Kantoren:

gebouwen (c.q. deel van gebouwen) ten behoeve van het verrichten van werkzaamheden van administratieve aard.

Maaiveld:

de hoogte van het terrein nadat het gereed gemaakt is voor bebouwing.

Maatschappelijke voorzieningen:

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

Normaal onderhoud:

werkzaamheden die regelmatig nodig zijn voor een goed beheer van de gronden.

Openbare nutsvoorzieningen:

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

Peil:

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

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

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

Wet ruimtelijke ordening:

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

Woningwet:

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

Artikel 2 – Wijze van meten

2.1 Meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

- a. de dakhelling:
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.
- b. de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- c. de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
- d. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- e. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.
- f. de breedte van een gebouw:
van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte.
- g. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens:
vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

2.2 Ondergeschikte bouwdelen

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

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 – Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. sportvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- b. kantoren;
- c. maatschappelijke voorzieningen;
- d. detailhandel;
- e. horeca;
- f. wegen en paden;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. openbare nutsvoorzieningen;
- i. groenvoorzieningen;
- j. water;

met de daarbij behorende:

- k. tuinen, erven en terreinen;
- l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Op de voor “Gemengd” bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

3.2.2 Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan de op de verbeelding aangegeven ‘maximale bouwhoogte’ bedragen;
- b. gebouwen mogen enkel plat worden afgedekt;
- c. gebouwen mogen enkel ter plaatse van het op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd.

3.2.3 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- b. huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) mogen niet groter zijn dan 10 m³.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en opstellen ten behoeve van andere gezondheidszorggebouwen.

Artikel 4 – Verkeer – Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor “Verkeer – Verblijfsgebied” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, wandelen en verblijven;
- b. groenvoorzieningen;
- c. waterpartijen en waterlopen;
- d. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.

met de daarbij behorende:

- e. bouwwerken voor kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer- en vervoersvoorzieningen;
- f. in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- g. geluidswerende voorzieningen;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Op de voor “Verkeer – Verblijfsgebied” bestemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde functies.

4.2.2 Voor het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) mogen niet groter zijn dan 10 m³;
- b. niet voor bewoning bestemde gebouwen voor openbaar nut, water, verkeer en vervoer, mogen niet groter zijn dan 60 m³;
- c. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in het artikel 4.1 onder d, mogen niet dieper zijn dan 2 meter uit de gevel en dienen tenminste 4,5 meter boven maaiveld te zijn gesitueerd.

Artikel 5 – Waarde – Archeologie - 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie -1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

5.2 Bouwregels

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

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 5.3.1.

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

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

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

5.3.1 In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 5.3.2 onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 1,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

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

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodem verlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

- 5.3.3 Het vergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.
- 5.3.4 Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.
- 5.3.5 Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:
- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
 - c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 6 – Antidubbelregel

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

Artikel 7 – Algemene afwijkingsregels

7.1 Afwijken van de bouwhoogte

- 7.1.1 Burgemeester en wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag.
- 7.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, ten behoeve van de bouw van technische voorzieningen op het dak van een gebouw, welke voorzieningen noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van een bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, schoorstenen, antennemasten, luchtverversingsapparatuur, glazenwas installatie e.d., mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 8 – Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht bouwwerken

- 8.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- 8.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen éénmalig afwijken van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- 8.1.3 Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

8.2 Overgangsrecht gebruik

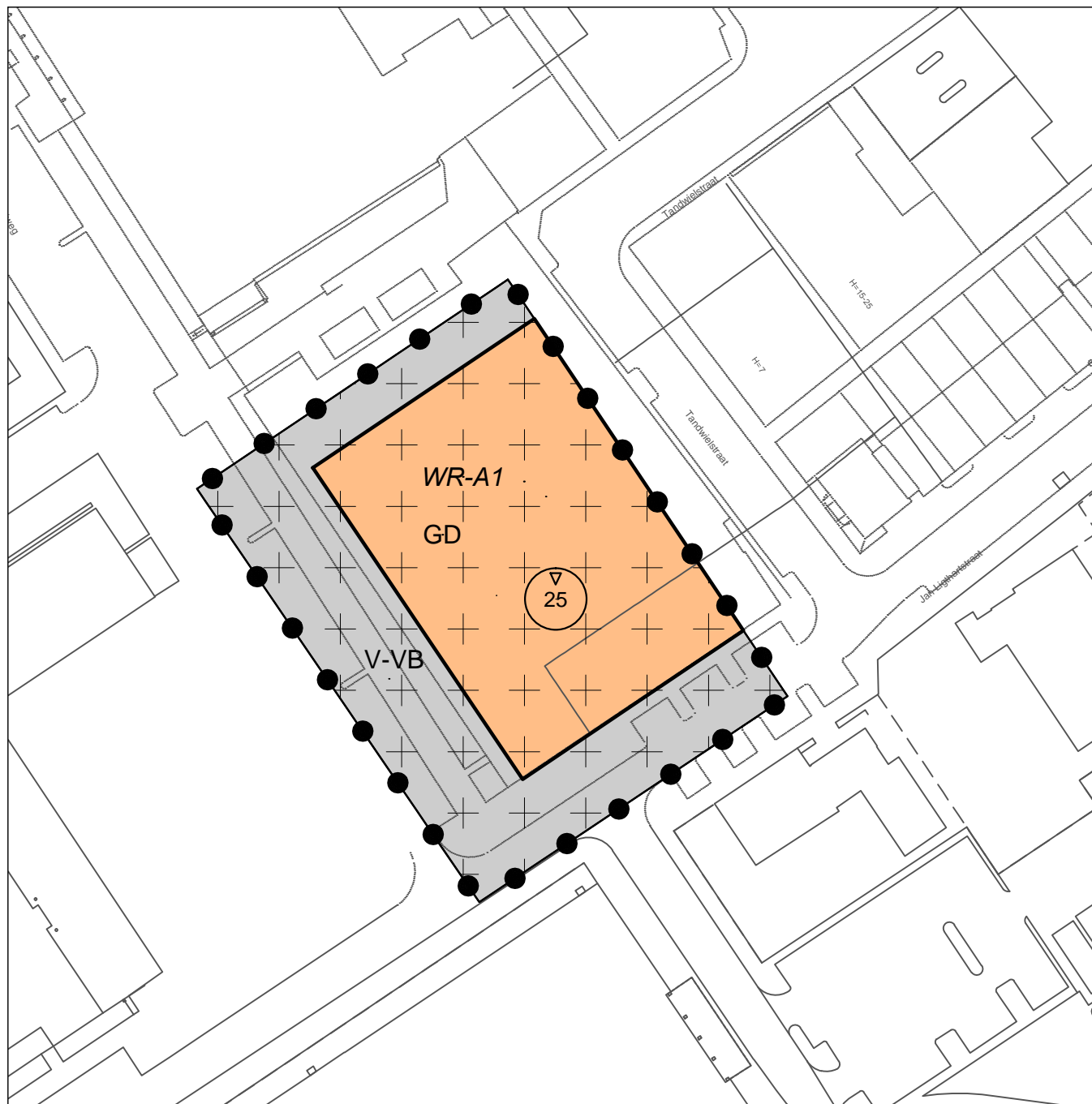
- 8.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 8.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 8.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 8.2.4 Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 9 – Slotregel

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

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV VERBEELDING



VERKLARING

Plangebied

—●—●—● Plangrens

Enkelbestemmingen



Gemengd



Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen



Waarde - Archeologie - 1

Bouwvlakken



Bouwvlak

Maatvoeringen



Maximale bouwhoogte (m)

project:
MFSA Motorstraatgebied

gemeente:
Rotterdam

fase:
Bestemmingsplan (vastgesteld)

opdrachtgever:
Gemeente Rotterdam

datum : 28 juni 2012

schaal: 1 : 1.000

identificatienummer: NL.IMRO.0559.BP2055MFSA Motorstr-va01

ondergrond: o_NL.IMRO.0559.BP2055MFSA Motorstr-va01



BODG
ruimtelijk advies

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