

Ruimtelijke onderbouwing

Project	<i>Schiekadeblok te Rotterdam</i>
Status	<i>Definitief</i>
Projectnummer	<i>24045</i>
Kenmerk	<i>24045</i>
Datum	<i>14 april 2026</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	6
2.3	Vigerend bestemmingsplan	8
3	Ruimtelijk beleid	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	14
4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Stedenbouwkundige motivering/ Landschappelijke inpassing	19
4.2	Cultuurhistorie	20
4.3	Bezonnig	23
4.4	Duurzaamheid	29
4.5	Externe veiligheid	30
4.6	Geluid	32
4.7	Luchtkwaliteit	33
4.9	Natuur	34
4.10	Trillingen	38
4.11	Verkeer en parkeren	39
4.12	Water	44
4.13	Windhinder	47
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	49
5.1	Economische uitvoerbaarheid	49
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	50
Bijlagen		
1	Bouwhistorisch onderzoek Polderman (18 maart 2024)	
2	Bezonningsonderzoek LPB SIGHT (1 april 2026)	
3	Onderzoek externe veiligheid Sweco (29 oktober 2025)	
4	Onderzoek geluidsreflectie LPB SIGHT (31 mei 2024)	
5	Notitie LPB Sight (14 maart 2025).	
6	Quickscan Econsultancy (14 november 2024)	
7	Natuurrapportage BREEAM Econsultancy (30 mei 2024)	
8	Stikstofdepositie onderzoek SWECO (31 oktober 2025)	
9	Trillingen onderzoek Movares (13 december 2024)	
10	Windhinderonderzoek Actiflow (18 juli 2024)	
11	Waterplan Juurlink en Geluk (5 november 2024)	

1 INLEIDING

In opdracht van Schiestraat Ontwikkeling B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van een kantoorgebouw met een eerste verdieping en een entresol 1 t/m 15. Naast het kantoorgebouw is ook een parkeergarage beoogd. De voorgenomen ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan, waardoor een planologische procedure dient te worden doorlopen om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Ten behoeve van deze procedure dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Voorliggende rapportage betreft een dergelijke onderbouwing waarbij de ruimtelijke inpasbaarheid van de afwijkingen op het vigerende bestemmingsplan (tijdelijk deel omgevingsplan) zijn gemotiveerd.

Het bouwplan past grotendeels binnen de regels van het bestemmingsplan maar kent een beperkt aantal afwijkingen voornamelijk op de bouwregels.

2 PROJECTBESCHRIJVING

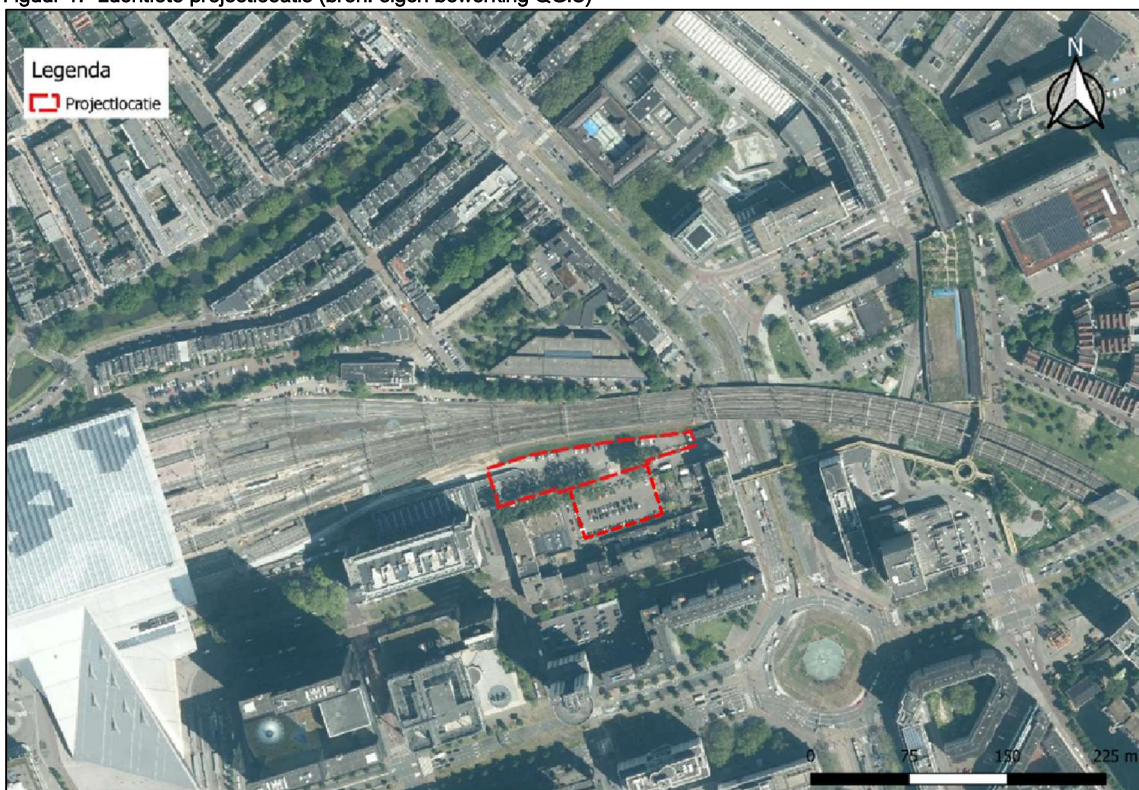
2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Schiestraat, in het Schiekadeblok. Het Schiekadeblok ligt tussen de Schiekade, de Delftsestraat, het Delftseplein en het spooreplacement. Het plangebied is gelegen aan de Schiestraat.

Aan de noordzijde van de projectlocatie is het spooreplacement gelegen. Het plangebied wordt ten oosten, ten zuiden en ten westen omringd door verschillende functies/gemengde bestemmingen.

De projectlocatie heeft de volgende kadastrale gegevens: RTD06 S nummers 4347, 4396, 4462, 3812, 4345, 5474, 5475, 5472, 4714. In figuur 1 is een uitsnede van een luchtfoto opgenomen.

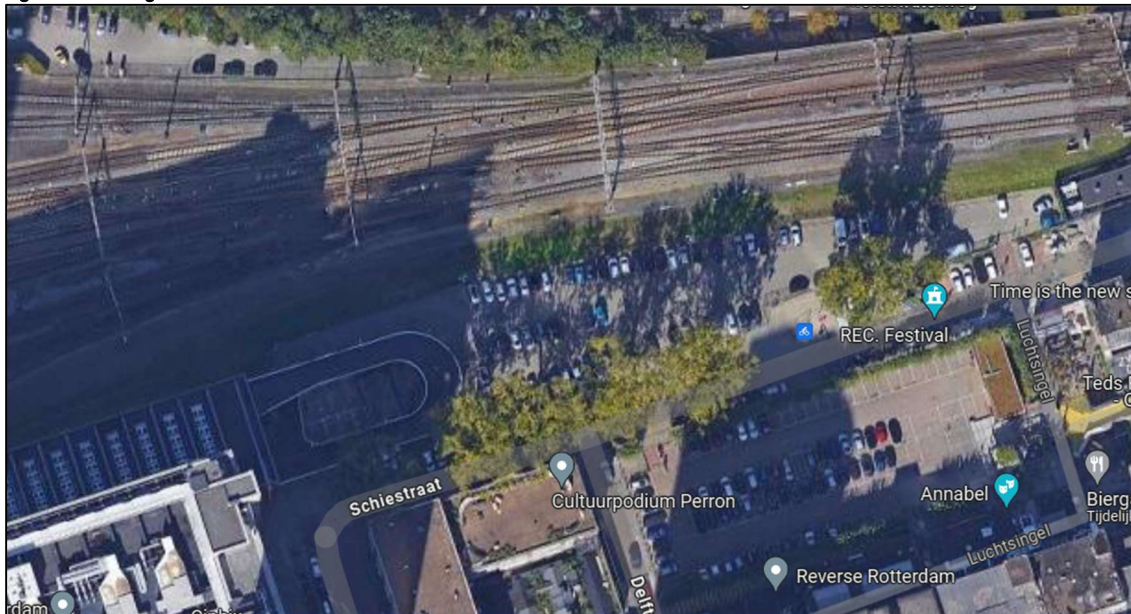
Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (bron: eigen bewerking QGIS)



2.2 PROJECTPLAN

In de huidige situatie is het projectgebied in gebruik als parkeerterrein en geheel verhard. In figuur 2 is het projectgebied in het rood omkaderd.

Figuur 2. Huidige situatie

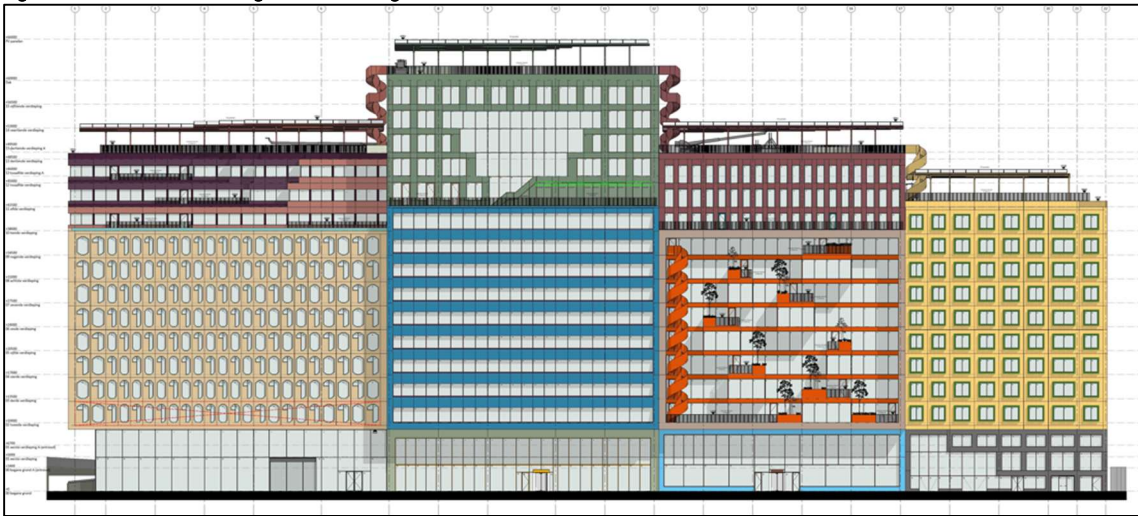


De ontwikkeling betreft een kantoorgebouw, The Bluezone Offices, met een begane grond, entresol en vijftien verdiepingen, goed voor 49.817 m² bvo. Onder het gebouw en het plein komt een kelder van samen 2.426 m². De bouwhoogte varieert tussen 42,4, 49,4 en 60,9 meter.

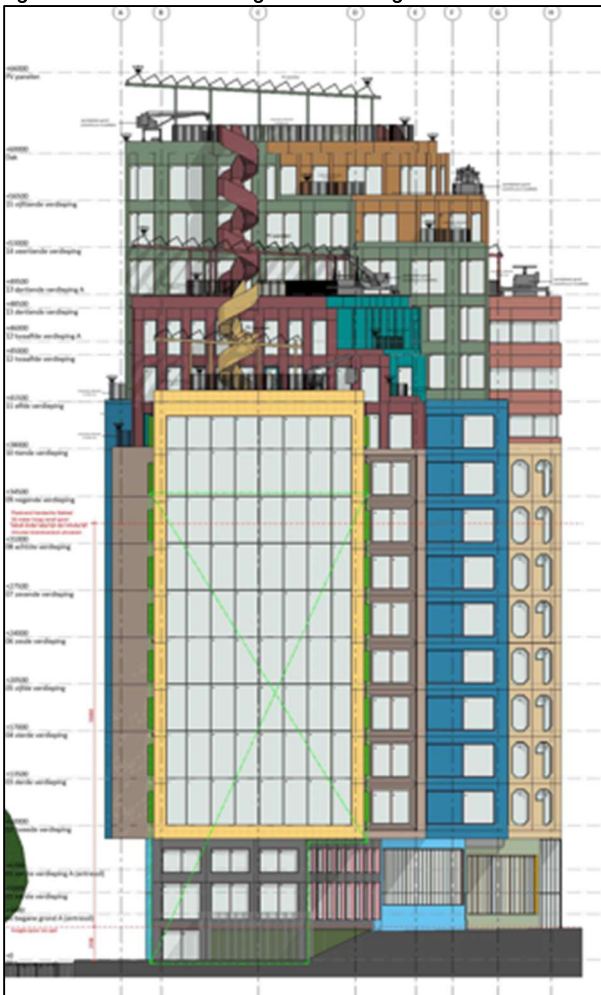
Figuur 3. Schets toekomstige situatie noordgevel.



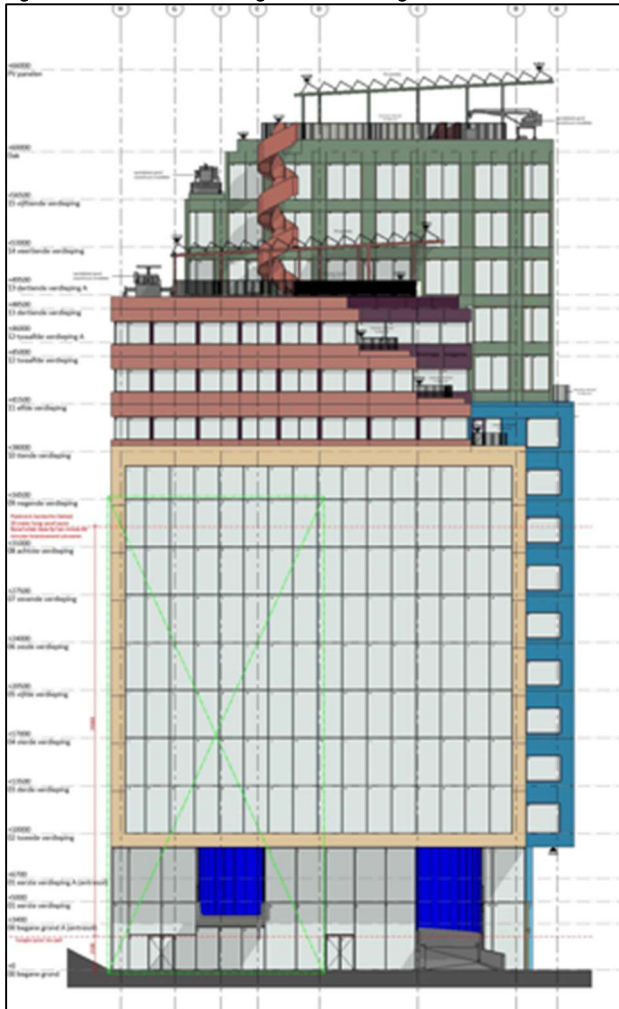
Figuur 4. Schets toekomstige situatie zuidgevel.



Figuur 5. Schets toekomstige situatie oostgevel.



Figuur 6. Schets toekomstige situatie westgevel



2.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Op het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Schiekadeblok", vastgesteld op 20 oktober 2022 door de gemeenteraad van Rotterdam. De locatie heeft de bestemming 'Gemengd - 5', met daarnaast 'Waarde - Archeologie' en functieaanduidingen 'parkeergarage', 'specifieke vorm van verkeer – calamiteitenroute' en 'specifieke vorm van horeca – terras 5'.

Binnen het plangebied zijn de bouwaanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – overbouwning', 'specifieke bouwaanduiding- overkraging 4' en 'specifieke bouwaanduiding – oprit' opgenomen. In de bouwvlakken zijn variërende bouwhoogtes gemaximaliseerd. De maximale bouwhoogtes variëren van 38 tot 56 meter. Tot slot geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone – exploitatiegebied' in het plangebied.

Onderstaand figuur bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 7. Uitsnede bestemmingsplankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl)



Toets aan bestemmingsplan

Het beoogde kantoorgebouw (The Bluezone Offices) bestaat uit de begane grond, een entresol en de eerste tot en met vijftiende verdieping. In totaal heeft het kantoorgebouw een oppervlakte van 49.817 m² bvo. Het gebouw heeft een variërende bouwhoogte van ca. 42,4 meter, 49,9 meter en 60,0 meter. Onder het kantoorgebouw is een enkel laags (parkeer)kelder voorzien. Daarnaast wordt onder het plein ook een (parkeer)kelder gerealiseerd. De (parkeer)kelders hebben een totale oppervlakte van 8.278 m².

Het bouwplan past grotendeels binnen de regels van het bestemmingsplan, op een beperkt aantal onderdelen is er sprake van een strijdigheid. De strijdigheden met het bestemmingsplan zijn hieronder toegelicht:

Strijdigheden bestemmingsplan

Overkraging aan de zijde van het spoor

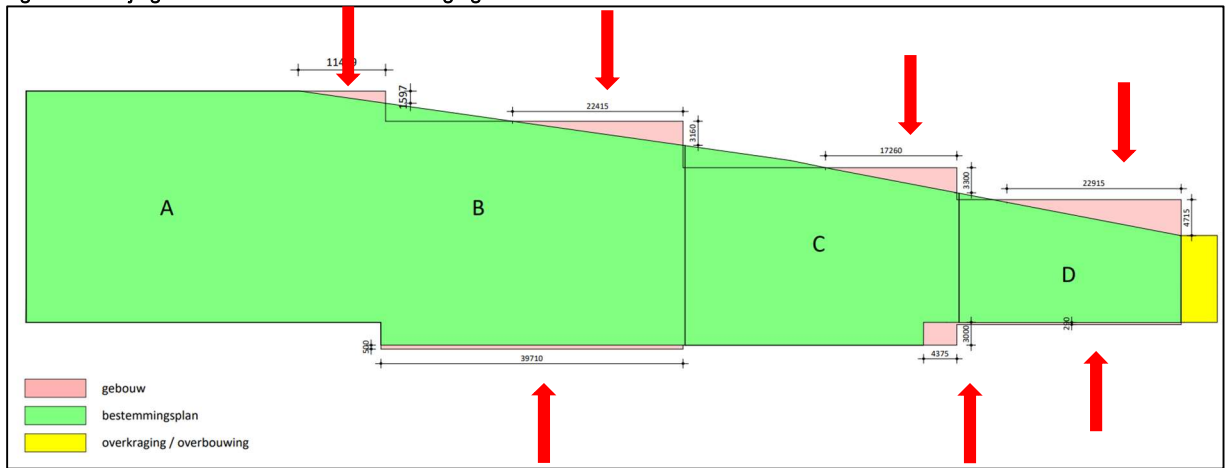
Aan de noordzijde wordt boven de bestemming 'Verkeer – Spoorverkeer' op 4 plekken een uitkraging toegepast. Deze uitkragingen bevinden zich op 9 meter hoogte (t.o.v. peil) en vindt plaats tot de volledige hoogte van het gebouw. Binnen de bestemming 'Verkeer – Spoorverkeer' is geen mogelijkheid voor deze uitkragingen opgenomen.

Uitkragingen en uitstekende delen aan zijde Schiestraat

- Gebouw C wordt naar het oosten toe circa 4,5 meter verlengd ten koste van gebouwdeel D.
- De uitkraging van gebouw B wordt verlengd van 3 naar 3,5 meter.
- Aan gebouw D worden boven de plint ramen toegepast (bloemenkozijnen) die circa 30 centimeter uitsteken t.o.v. de gevel.
- Bij gebouwdeel C bevindt zich aan de gevel van de plint een kader dat circa 0,5 meter uitsteekt

Het kantoorgebouw valt door de uitkragingen en uitstekende delen binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' en is binnen deze bestemming niet toegestaan.

Figuur 8. Strijdigheden ten aanzien van overkragingen en uitstekende delen



Het gebouw wordt één verdieping hoger

Het gebouw wordt één verdieping hoger gemaakt zodat de installaties inpandig in het gebouw kunnen worden opgelost en niet het dak landschap ontsieren.

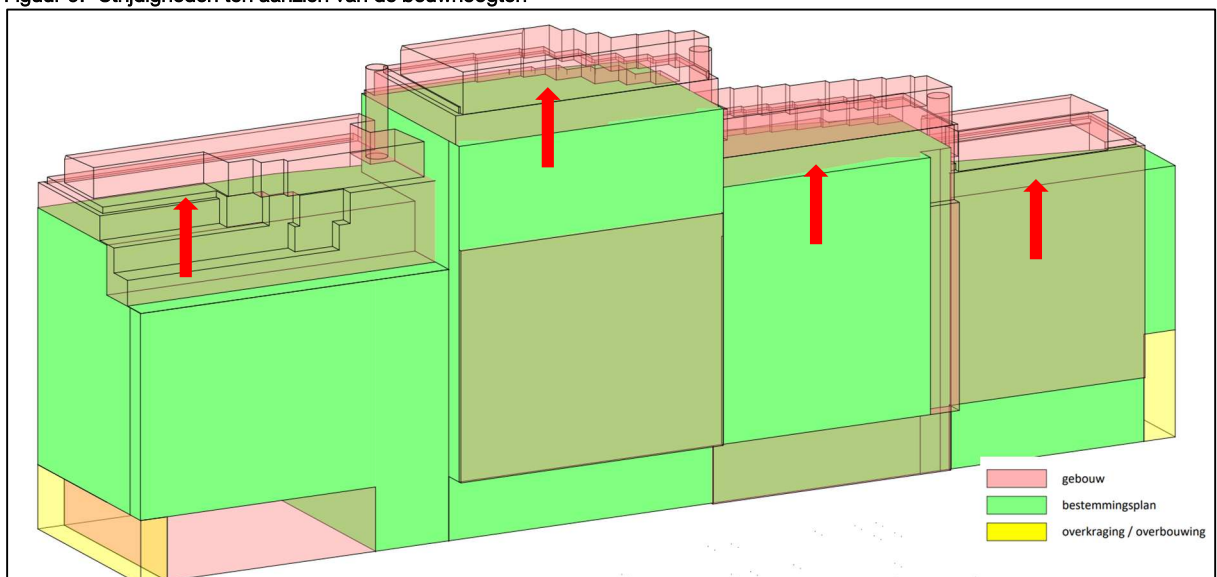
Het bestemmingsplan staat bouwhoogten toe van 38, 45 en 56 meter. Het kantoorgebouw is door de extra verdieping respectievelijk 42,4, 49,9 en 60,0 meter hoog en overschrijdt daarmee deze gemaximaliseerde bouwhoogte.

PV-pergola constructie en windschermen op het dak

Om een aantrekkelijk groen en toegankelijk dak landschap te maken worden er zogenaamde pergola's gemaakt als draagconstructie voor de PV-panelen. Dit zijn grotendeels open constructies waar onderdoor gelopen kan worden en waarop PV-panelen gevestigd kunnen worden.

De bijbehorende strijdigheden zijn met behulp van de onderstaande figuur aangeduid.

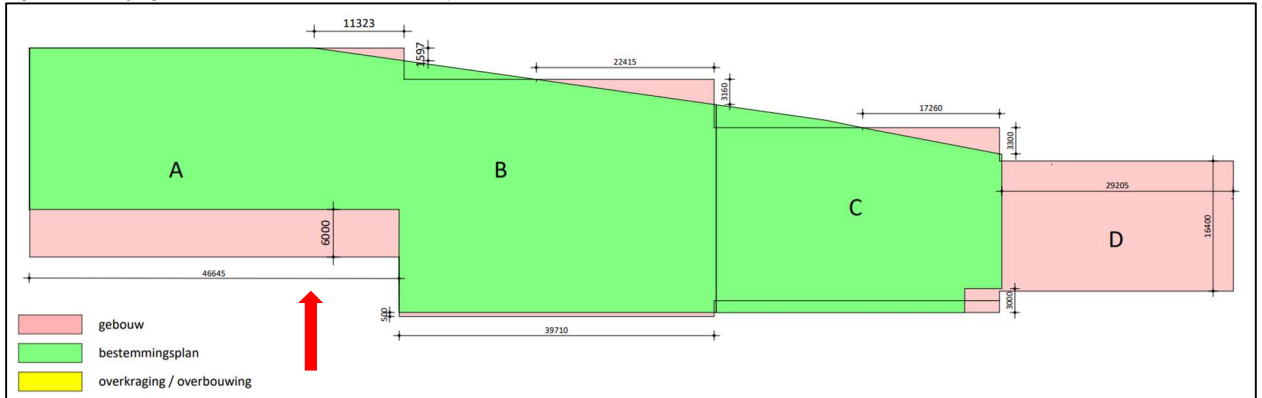
Figuur 9. Strijdigheden ten aanzien van de bouwhoogten



Vergroting dakopbouw op blok A

De dakopbouw bij gebouwdeel A wordt vergroot vanaf de 10^e verdieping.

Figuur 10. Strijdigheden ten aanzien van de dakopbouw bouwdeel A



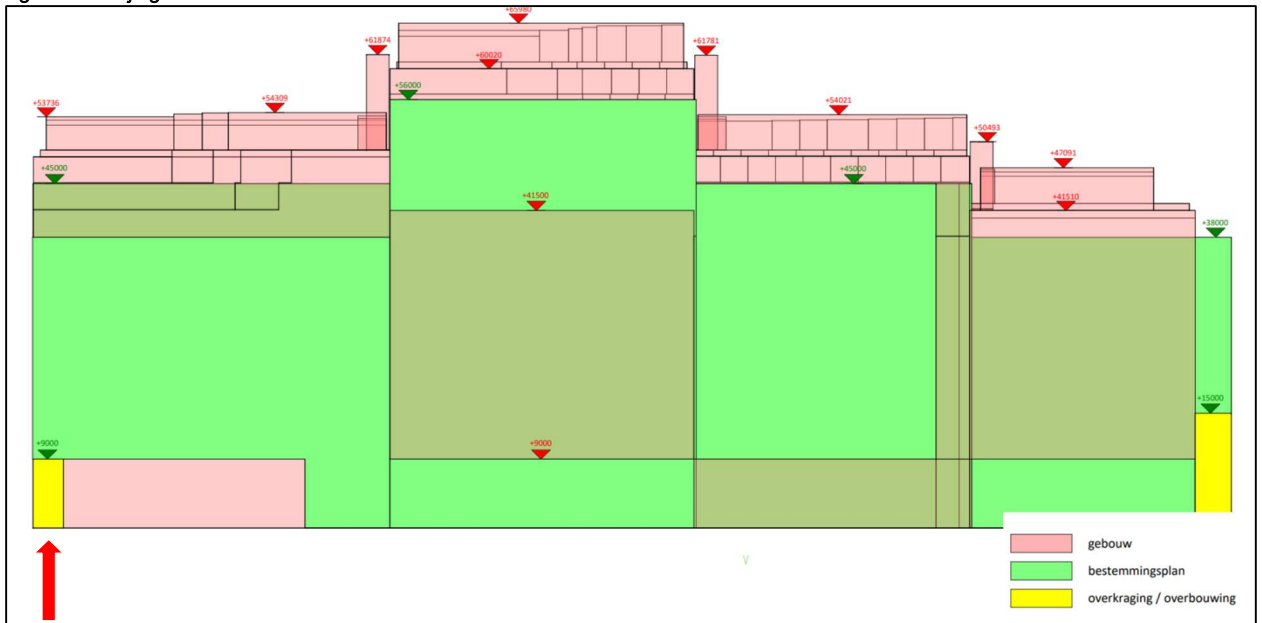
Bouwdeel rond de wokkel

Er komt een glazen gebouw volume rond de oprit van het gebouw Central Post. Deze wokkelbar zal een horecafunctie gaan huisvesten.

Op basis van het bestemmingsplan is ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – overbouwing' bebouwing toegestaan vanaf 9 meter hoogte, waaronder niet gebouwd mag worden, behoudens bouwkundige constructies om de overbouwing te ondersteunen.

Ten behoeve van het glazen gebouw volume rond de oprit van het gebouw Central Post zal bebouwing onder 9 meter hoogte worden gerealiseerd, waardoor een strijdigheid ontstaat met het bestemmingsplan. Locatie van deze strijdigheid is in onderstaande figuur met een rode pijl aangeduid.

Figuur 11. Strijdigheden rond de wokkel



Calamiteitenroute

Ten behoeve van de realisatie van het kantoorgebouw wordt de calamiteitenroute verlegd. De calamiteitenroute komt hierdoor binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied', maar buiten de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – calamiteitenroute' te liggen.

Het bouwplan voldoet grotendeels aan de regels van het bestemmingsplan maar kent zoals hierboven geschetst een beperkt aantal strijdigheden. Om de strijdigheden, nader uitgewerkt in paragraaf 4.1, op te heffen wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'planologisch strijdig gebruik'. Daarnaast wordt het een en ander verzekerd met het vastleggen van een anterieure overeenkomst, zie hoofdstuk 6.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI), vastgesteld op 11 september 2020, vormt de langetermijnvisie van het Rijk op de fysieke leefomgeving van Nederland. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en is een instrument van de nieuwe Omgevingswet. Vanwege uitstel van die wet geldt de NOVI voorlopig als structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De NOVI bestaat uit drie onderdelen: een visie, een toelichting en een uitvoeringsagenda. Hierin worden 21 nationale belangen en de bijbehorende ruimtelijke opgaven beschreven. De visie richt zich op de gewenste ontwikkeling van Nederland en benadrukt een integrale aanpak over sectoren heen.

Vier nationale prioriteiten:

1. Klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke, gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendig landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes in besluitvorming:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Rekening houden met kenmerken en identiteit van gebieden
3. Voorkomen van afwenteling van problemen naar andere gebieden of generaties

De NOVI helpt bij het maken van strategische keuzes voor een veilige, gezonde en leefbare toekomst.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) legt juridische kaders vast om nationaal ruimtelijk beleid te borgen. Het beperkt de beleidsruimte van andere overheden waar nodig om nationale ruimtelijke belangen te beschermen. In hoofdstuk 2 van het Barro worden per onderwerp en gebied de bijbehorende beperkingen beschreven.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat regels voor ruimtelijke besluitvorming, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking. Die verplicht overheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen goed te onderbouwen, bij voorkeur binnen bestaand stedelijk gebied. Afwijken moet gemotiveerd worden, met ruimte voor flexibiliteit in de planfase.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een kantoorgebouw. Het programma past binnen de regels van het omgevingsplan, de ontwikkeling kent enkel een beperkt aantal strijdigheden met name ten aanzien van de bouwregels. Deze strijdigheden hebben geen invloed op de nationale belangen.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland (versie april 2023) bundelt al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving in één visie en verordening. De provincie kiest bewust voor een uitnodigend toekomstbeeld zonder vaste einddatum en vertaalt maatschappelijke opgaven in zeven vernieuwingsambities, waaronder schone energie, bereikbaarheid, sterke steden en natuurversterking.

Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt. Via een integrale kwaliteitskaart en gebiedsprofielen bepaalt de provincie of ruimtelijke ontwikkelingen passend zijn, op basis van de aard en schaal van een gebied. Er zijn drie typen ontwikkeling:

1. Inpassing – gebiedseigen en kleinschalig; beperkte provinciale rol.
2. Aanpassing – wijkt deels af van gebied; optimalisatie vereist.
3. Transformatie – grootschalige verandering; actieve provinciale betrokkenheid.

Daarnaast streeft de provincie naar compacte, kwalitatief hoogwaardige verstedelijking, met verdichting binnen bestaande steden en een netwerk van goed verbonden stedelijke knooppunten.

3.2.2 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (versie 1 april 2023) bevat regels voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. De verordening volgt grotendeels de Omgevingsvisie en legt de nadruk op toetsing van ruimtelijke kwaliteit bij planvorming. Ontwikkelingen worden beoordeeld op ruimtelijke impact aan de hand van gebiedsprofielen en drie ontwikkeltypen: inpassing, aanpassing en transformatie.

Stedelijke ontwikkelingen moeten primair plaatsvinden binnen het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD), om beter gebruik te maken van de bestaande ruimte.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een ontwikkeling op lokaal niveau. Het beleid voor de ontwikkeling van deze locatie wordt overgelaten aan de provincie en gemeente. De ontwikkeling past binnen de kaders van de NOVI en draagt bij aan nationale belangen zoals werkgelegenheid en een sterke en gezonde stad. Het Barro legt geen restricties op voor deze locatie. De ontwikkeling sluit aan bij de provinciale vernieuwingsambities en kan worden gekarakteriseerd als een 'inpassing', waarbij wordt aangesloten op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Ook voldoet de ontwikkeling aan de voorwaarden uit de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening.

3.2.2.2 Conclusie

Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels en veroorzaken geen conflicten met rijks- of provinciaal beleid.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 Bezinning

In het stedenbouwkundig plan Central District Rotterdam is een leidraad opgenomen voor de toetsing van schaduwwerking van de hoogbouw in dit gebied op bestaande woningen in de Provenierswijk. De leidraad

gaat uit van een maatgevende situatie tussen 21 maart en 23 september. De extra schaduw op woningen van de Provenierswijk mag in deze periode maximaal 1 uur bedragen.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Het afwijken van het vastgestelde bestemmingsplan "Schiekadeblok" is alleen toegestaan als door het extra bouwvolume de bestaande woningen in de Provenierswijk niet extra beschaduwd worden ten opzichte van de planologisch toegestane situatie.

Uit de bezonningsstudie volgt dat de afwijking in het bouwvolume geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van de woningen in de Provenierswijk.

3.3.1.2 Conclusie

In paragraaf 4.3 wordt het aspect bezonning nader beschouwd.

3.3.2 Handleiding Windhinder & Windgevaar

De Handleiding Windhinder & Windgevaar van de gemeente Rotterdam biedt richtlijnen om windhinder en windgevaar bij ruimtelijke ontwikkelingen – vooral bij hoogbouw – vroegtijdig te herkennen en beperken. Windgedrag is vaak moeilijk te voorspellen, maar heeft een grote invloed op de leef kwaliteit in de openbare ruimte. De gemeente baseert zich technisch op de NEN 8100-norm en beleidsmatig op de Hoogbouwvisie en het addendum 2022.

Windonderzoek is verplicht bij gebouwen van 70 meter of hoger, bij bouwvolumes die twee keer hoger zijn dan de directe omgeving, op onbeschutte locaties (vooral richting het zuidwesten), en op plekken waar hoge verblijfskwaliteit vereist is (zoals pleinen, terrassen en speelplekken). Windhinder begint bij windsnelheden van 5 m/s, windgevaar bij 15 m/s. Windgevaar is onder geen enkele voorwaarde toegestaan.

Bij het uitvoeren van een windonderzoek worden minimaal drie situaties gemeten: de bestaande situatie, de bestaande situatie met het bouwplan, en indien nodig de toekomstige situatie inclusief het plan. Daarbij wordt de Windkwaliteitsklassenkaart (WKKK) gebruikt als beoordelingskader voor windhinder, met comfortklassen van A (zeer goed) tot E (onacceptabel).

Er zijn twee toegestane onderzoeksmethoden: windtunneltests (nauwkeurig, geschikt voor variantenstudies) en CFD-simulaties (sneller, minder nauwkeurig). Andere methoden worden als onbetrouwbaar beschouwd. Mogelijke mitigerende maatregelen zijn onder andere gebouworientatie, setbacks, luifels, aerodynamische vormen en openingen in gebouwen. Vegetatie en losse windschermen zijn meestal ongeschikt als structurele oplossing.

Bij het beoordelen van windstudies houdt de gemeente rekening met de aard en intensiteit van gebruik van de ruimte. Als aan de normen van de WKKK niet wordt voldaan, kan de gemeente een integrale belangenafweging maken, waarbij leefkwaliteit, veiligheid en stedelijke ambities worden meegewogen.

Het doel van het beleid is een veilige, comfortabele en leefbare buitenruimte, zelfs in een verdichtende stad.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Het kantoorgebouw wijkt af van de maximaal toegestane bouwhoogten volgens het bestemmingsplan "Schiekadeblok". Uit het windonderzoek volgt dat de afwijking in het bouwvolume geen negatieve gevolgen hebben voor het optredende windklimaat binnen het plangebied.

3.3.2.2 Conclusie

In paragraaf 4.11 wordt het aspect windhinder nader beschouwd.

3.3.3 Hoogbouwvisie 2019

De Hoogbouwvisie 2019 is vastgesteld op 12 december 2019 door de gemeenteraad van Rotterdam. De visie positioneert hoogbouw niet als doel op zichzelf, maar als middel voor duurzame binnenstedelijke verdichting. Hoogbouw wordt toegestaan in gemarkeerde hoogbouwzones, waaronder de binnenstad, Kop van Zuid, Rijnhaven, Pompenburg, Feyenoord City en Alexanderknoop. Daarbij gelden strikte kwaliteitseisen voor schaduw, wind, zonlicht en architectonische diversiteit. Verder wordt de nadruk gelegd op het creëren van verticale buurten met gemeenschappelijke ruimtes en een mix van functies. Een gebouw valt onder de noemer 'hoogbouw' als het meer dan 70 meter hoog is.

3.3.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

3.3.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling omvat bouwhoogten van circa 42,4 meter, 49,4 meter en 60,9 meter. Omdat deze hoogtes niet onder de definitie van hoogbouw vallen, is toetsing aan de criteria uit de Hoogbouwvisie niet noodzakelijk. Wel zijn, ter onderbouwing van de beoogde ontwikkeling, een bezonningsstudie en een windhinderonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in paragraaf 4.3 Bezonningsstudie en 4.11 Windhinder.

3.3.4 Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok

De Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok is vastgesteld op 28 mei 2020 door de gemeenteraad. In het Schiekadeblok zijn verschillende eigenaren aanwezig. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte en het grootste deel van het vastgoed in het gebied. Het monofunctionele programma wederopbouwblok van vroeger heeft het afgelopen decennium een transformatie ondergaan. De gemene deler van de huidige bedrijven is creatief, cultureel, maatschappelijk: muziek, architectuur/design/film en horeca. Bij de ontwikkeling van deze plek is het de kunst om een deel van deze aantrekkelijke rauwheid te behouden terwijl er ander programma wordt toegevoegd. Door de karakteristieke wederopbouwpanelen aan de Delftsestraat zoveel mogelijk te behouden, wordt een deel van de rauwheid gehandhaafd. Natuurlijk moeten de panelen grondig gerenoveerd en herontwikkeld worden. Zo krijgen de panelen van de Delftsestraat twee voorkanten: een aan de Delftsestraat en een aan de levendige groene Delftsehof. De ambitie is te komen tot een gemixt gebied met een stedelijke architectuur en een ontmoetingsblok voor de stad.

In de Nota van Uitgangspunten worden de ambities en randvoorwaarden voor het Schiekadeblok toegelicht ten behoeve van de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. In de Nota van Uitgangspunten zijn de ambities en randvoorwaarden voor het Schiekadeblok toegelicht aan de hand van zes pijlers, zodat er een goede mix van programma ontstaat. Deze 6 pijlers zijn:

- Cultuurhistorie: behoud en herontwikkeling van panden met name aan de Delftsestraat.
- Verbindingen: toevoeging van een goede voetgangersverbinding tussen het Centraal station en Pompenburg, als opvolger van de Luchtsingel.
- Plek voor de stad: toevoeging van een kwalitatief verblijfsgebied.
- Kwaliteit: toekomstbestendige toevoeging aan de binnenstad.
- Programma: toevoeging grote hoeveelheid nieuwe programma met name woningen.
- Identiteit: toevoeging van werk- en woonruimtes voor early adoptes en innovators.

De gemeenteraad heeft model 2a vastgesteld als uitgangspunt voor de uitwerking. Dit model behelst de ontwikkeling van het Schiekadeblok met een mix van kantoren en woningen inclusief spoorstrook.

In de stedenbouwkundige opzet is het volgende uitgangspunt opgenomen: onder het hof en onder de spoorstrook komt een parkeergarage. In de spoorstrook is nieuwbouw voor kantoorruimte met een royale plint met commerciële ruimtes voorzien.

3.3.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

De spoorstrook, ter plaatse van de beoogde ontwikkeling, wordt ingevuld door een ensemble van vier gebouwen, die in breedte variëren en gezamenlijk een gelaagde compositie vormen van naast en op elkaar gestapelde volumes. Op maaiveldniveau bevindt zich een plint met diverse functies. Aan de oostzijde van de wokkel bevindt zich tevens de entree van de parkeergarage, die één laag diep onder het gebouw ligt. Deze garage is via een verbinding onder de Schiestraat gekoppeld aan de parkeergarage onder het plein. Langs hetzelfde tracé als de inrit van de parkeergarage loopt op maaiveldniveau de calamiteitenroute van NS/ProRail, waarmee in noodgevallen toegang tot de sporen en perrons wordt geboden.

Het voorgenomen initiatief is uitgewerkt binnen de kaders van de Nota van Uitgangspunten en geeft invulling aan de ambities die hierin zijn opgenomen.

3.3.4.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok.

3.3.5 Welstandsparagraaf Central District

De Welstandsparagraaf Central District is vastgesteld op 30 september 2010 door de gemeenteraad. Het Rotterdam Central District (RDC) is aangewezen als ontwikkelingsgebied met een bijzonder welstandsniveau vanwege de centrale ligging, de intensieve publieksstromen en de hoge ambities op het gebied van architectuur en stedelijke kwaliteit. De welstandsparagraaf geeft aanvullende richtlijnen op de Welstandsnota Rotterdam, specifiek toegesneden op dit gebied.

Centraal staat het *Mixone-concept*: een levendige stadsentree waar gebouwen en openbare ruimte op maaiveldniveau intensief met elkaar verweven zijn. Gebouwen worden opgebouwd uit een plint, bovenbouw en top. De plint moet levendig, transparant, toegankelijk en verfijnd gedetailleerd zijn. De bovenbouw biedt ruimte voor architectonische expressie, mits gevels levendig en uitnodigend zijn. Voor torens vanaf 70 meter gelden aanvullende eisen aan de top, die een herkenbaar en zorgvuldig vormgegeven onderdeel van de skyline moet zijn.

Ook worden hoge eisen gesteld aan duurzaamheid, klimaatadaptatie en materialisering. Daken worden gezien als 'vijfde gevel' en moeten groen en esthetisch zijn. Luifels op sommige plekken worden verplicht en dragen bij aan beschutting, verlichting en eenheid in het straatbeeld.

Voor het cultuurhistorisch waardevolle Schiekadeblok gelden aparte regels die renovatie en behoud van wederopbouwarchitectuur stimuleren, met respect voor de bestaande parcellering en maatvoering. Ten slotte zijn er specifieke regels voor gevelreclame: alleen losse letters of logo's zijn toegestaan, met beperkingen voor plaatsing op gevels en uitsluiting van reclame op dakranden en toppen. Deze richtlijnen moeten bijdragen aan een samenhangend, aantrekkelijk en internationaal toonaangevend stadsdeel.

3.3.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Het voorgenomen initiatief sluit inhoudelijk en conceptueel goed aan bij de Welstandsparagraaf voor het Central District Rotterdam. De opbouw in lagen, het ensemblekarakter, de transparante plint, de aandacht voor duurzaamheid, dak gebruik en het verblijfsklimaat tonen een bewuste vertaling van de richtlijnen naar een eigentijds, state-of-art ontwerp. De afwijkingen met het bestemmingsplan zijn goed gemotiveerd en zorgvuldig stedenbouwkundig afgestemd.

3.3.5.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij de Welstandsparagraaf Central District.

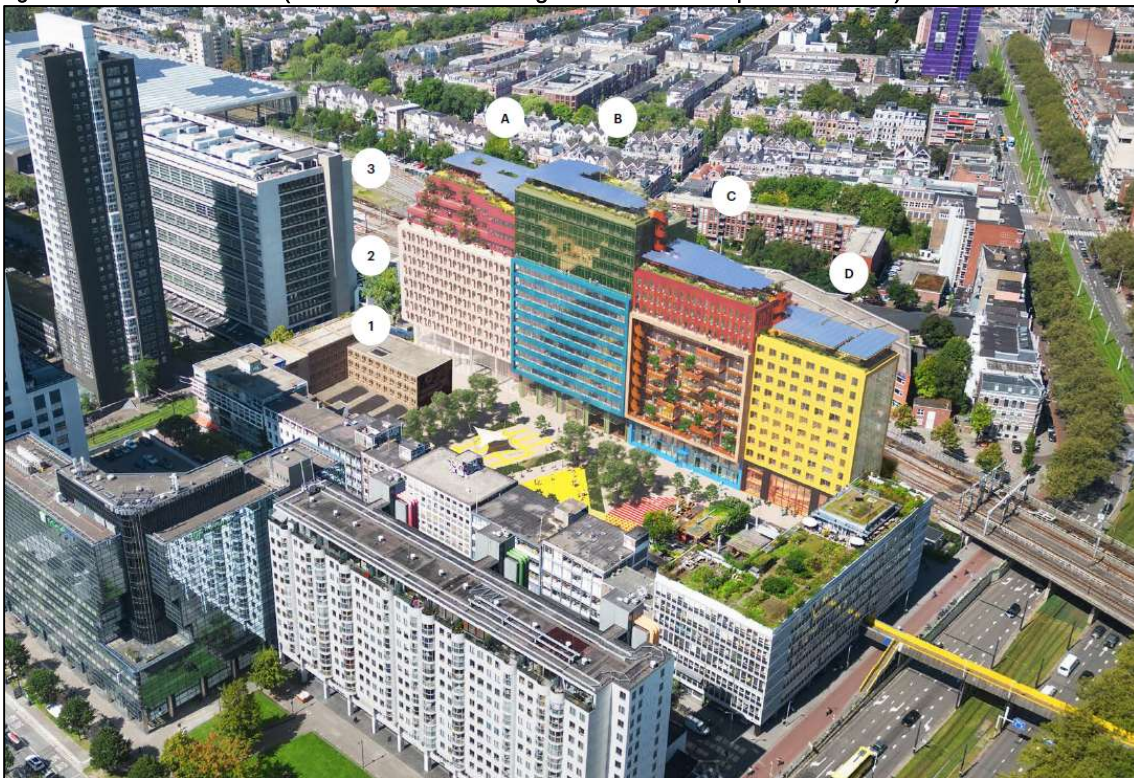
4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE MOTIVERING/ LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

De Schieblokken: Bluezone Offices wordt gepland op de zogenoemde spoorstrook: de kavel tussen het Schiekadeblok en het spoor, in het centrum van Rotterdam.

Conceptueel kenmerkt het ontwerp zich als een stapeling van blokken voor werken en samenkomen. Deze stapeling heeft een verticale onderverdeling in drie lagen: plint (1), middenlaag (2) en bovenbouw (3) en is over de lengte opgedeeld in vier te onderscheiden panden (van links naar rechts: A – B – C – D) In totaal 11 blokken met elk een eigen gevelontwerp, kleur, materialisatie en detaillering.

Figuur 12. De Schieblokken (bron: Stedenbouwkundige motivatie ontwerp Schieblokken).



De vier plintblokken zijn transparant en publiek van karakter: hier lopen Schiestraat en het groene Delftsehof in het kantoor over. De vier kantoorblokken in de middenlaag hebben een kleurrijke serre; een vide achter een transparante glasgevel die het kantoorprogramma visueel verbindt met de omgeving. In blok C is deze serre opengewerkt voor een betere verbinding met het Delftsehof.

De drie blokken in de bovenbouw hebben elk een suncut die ervoor zorgt dat zij geen schaduw werpen op het Delftsehof, dan wel op de Provenierswijk. Het collectieve blok B3 heeft bovendien een groot venster op het zuiden, ter illustratie van de hier geclusterde collectieve functies zoals het bedrijfsrestaurant en auditorium.

De daken zijn toegankelijk en verbonden met een doorlopende route, voorzien van een PV-pergola voor energie en retentiekraften en een groen dak voor ecologie en waterbuffering.

De beoogde ontwikkeling wijkt op enkele punten af van het bestemmingsplan. Stedenbouwkundig komt dit neer op overschrijdingen van de bouwhoogte en het bouwvlak. Deze overschrijdingen zijn het resultaat geweest van een zoektocht naar ontwerp verbeteringen en zijn in nauwe samenspraak met de gemeente (stedenbouw en supervisie) vormgegeven. Belangrijke eisen daarbij waren dat ten opzichte van de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan geen verslechtering mocht optreden wat betreft de bezonning van de woningen in de Provenierswijk, de bezonning van het Delftsehof en het windklimaat. De uitgevoerde onderzoeken wijzen uit dat geen sprake is van een verslechtering van deze aspecten.

Daarnaast was eis om een aantrekkelijk daklandschap te creëren, waarbij in elk geval invulling wordt gegeven aan twee van de vier pijlers voor een optimale invulling van het dak. In de uitwerking van het project is aan alle vier de pijlers invulling gegeven. Het dak krijgt een (visueel) groene uitstraling, er worden zonnepanelen geplaatst, het dak is goed toegankelijk om te verblijven en er wordt een waterretentie-laag aangebracht.

Het aangevraagde project is stedenbouwkundig positief beoordeeld.

4.2 CULTUURHISTORIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. In de Erfgoedwet is onder andere opgenomen hoe de rijksbeschermd collecties worden beheerd, hoe rijksbeschermd erfgoed wordt aangewezen en hoe het wordt beschermd.

Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de toekomstige Omgevingswet. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Gemeentelijk beleid Rotterdam

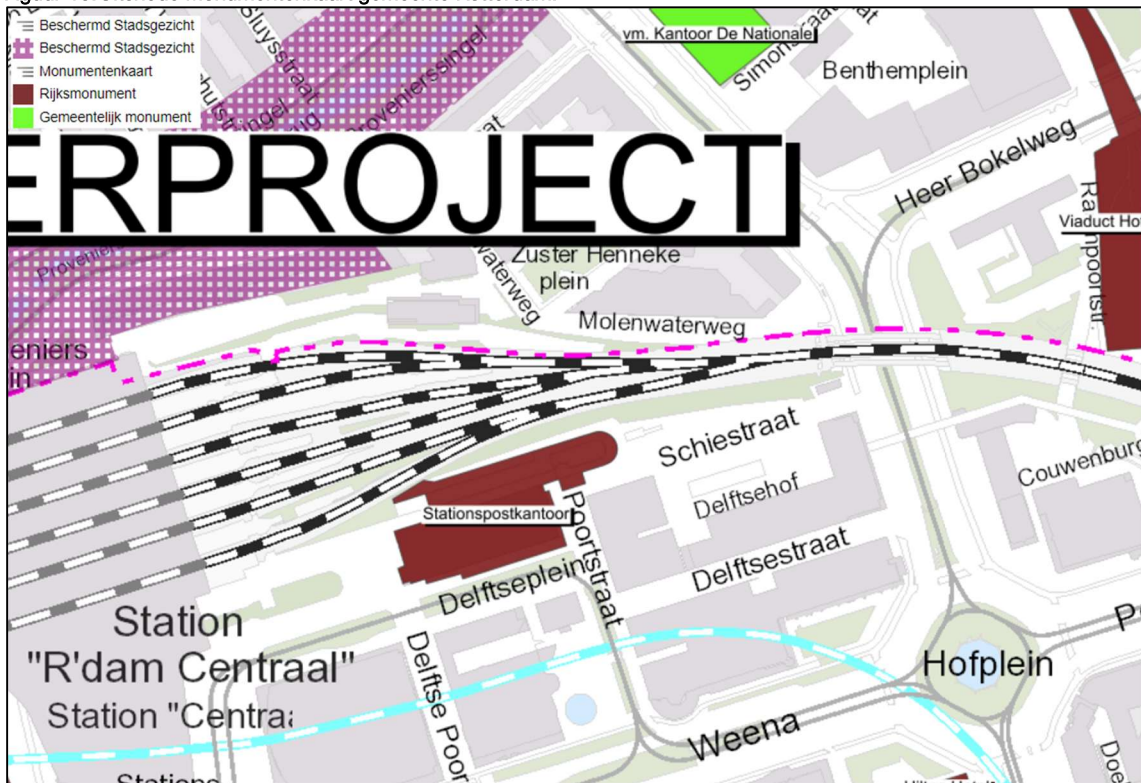
Ten aanzien van cultuurhistorie geldt dat de gemeente Rotterdam beschikt over een Erfgoedagenda (2016) en een monumentenkaart. In de Erfgoedagenda worden de uit te voeren projecten rond de monumenten tot en met 2020 benoemd.

4.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

De projectlocatie is op basis van het geldende bestemmingsplan "Schiekadeblok" niet aangewezen met een dubbelbestemming ter bescherming van de cultuurhistorische waarde en is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. Op basis van de Monumentenkaart Rotterdam is de projectlocatie deels aangewezen als een Rijksmonument. In onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Monumentenkaart gemeente Rotterdam opgenomen.

Figuur 13. Uitsnede Monumentenkaart gemeente Rotterdam.



Door Bureau Polderman is een bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd (d.d. 18 maart 2024). Het bouwhistorisch onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Conclusie bouwgeschiedenis

De toerit naar het spooremplacement van het Stations postkantoor te Rotterdam is in 1954-1959 gebouwd als onderdeel van het totale postcomplex. Omdat het spoorwegemplacement boven het straatniveau lag, werd aan de oostzijde van het gebouw een lusvormige betonnen oprit aangelegd om vanaf de straat het perron te bereiken. Vanuit de begane grond van het gebouw was deze oprit tevens verbonden met een tunnel onder het spoorwegemplacement, die via hellingbanen in verbinding stond met de overige perrons van het station. De uitwendige toerit maakt in zijn ontwerp de logistieke en functionele opzet van het gebouw naar de buitenwereld herkenbaar. Het ontwerp voor complex, inclusief de toerit, werd opgesteld door Kraaijvanger architecten. De toerit, ook wel aangeduid als 'de wokkel' vormt een architectonisch onderdeel van het complex en is qua materialisatie en vormgeving daarmee verbonden.

De ingang naar de toerit bevindt zich aan de Schiestraat, waar het terrein werd afgesloten door middel van een zware gemetselde muur met een poort. Deze entree lag tussen de toerit en een ten oosten daarvan aanwezige bromfiets- en motorstalling. Om bij het begin van de toerit te komen was er een aanrijroute vanaf de poort langs de straat om de constructie van de toerit heen. De feitelijke oprit startte tegen de oostgevel van het postgebouw en perron, daarvan gescheiden door een talud, en moest vanuit noordelijke zijde benaderd worden. De toerit was uitgevoerd op een rechthoekig grondplan, waarbinnen een betonnen oprit met aan de oostzijde een halve ronding het niveauverschil tussen het straatpeil en het peil van het spoorwegemplacement overbrugde. De betonreconstructie was aan de lage zijde, tegen de oostgevel van het postgebouw en het direct daaraan grenzende deel van de toerit langs de Schiestraat, gesloten en bevatte hier onder het dek enkele technische ruimten. Het hogere deel van de oprit was geplaatst op betonnen portalen. Tussen de technische ruimten en de muur langs de straat werd de opening onder het hogere deel van de toerit afgesloten door schuin geplaatst verticale lamellen. Het dek van de toerit bestond uit een betonnen plaatligger met opstaande betonnen wanden. In deze wanden was in ondiepe nissen aan de

wegzijde verlichting aangebracht. Karakteristiek voor de betonconstructies was dat de betonvlakken geen bekistingsstructuur, maar wel een vak- en lijnverdeling hadden met licht verdiepte stroken die de begrenzingen van de plaatbekisting lijken te volgen. Ter plaatse van de aansluiting op het perron verbreedde het dek zich.

In het westelijke deel van de door de toerit ingesloten ruimte bevond zich een eenlaags gebouw met een plat dak, dat gebruikt werd als stalling. Het was bereikbaar door middel van drie garagedeuren aan de noordzijde. De zuidelijke en westelijke wand van de stalling werden gevormd door de wanden langs de toerit; alleen aan de oostzijde was er een gemetselde wand specifiek voor de stalling geplaatst, met daarin een hooggeplaatste raamstrook en één loopduur.

Op onbekend moment vóór 1974 vond een wijziging plaats aan de noordgevel van de stalling. Na 1974 werd de stalling geheel gesloopt. Bij de herbestemming van het gebouw tot bedrijfsverzamelgebouw in 2007-2009 werden de tunnel en het perron als parkeerruimte in gebruik genomen. De oostelijke wand van het perron werd daarbij vanaf het niveau van het dek geheel vervangen; de wanden langs de toerit worden iets ingekort. Tegen de zuidelijke wand van de noordelijke helft van de toerit werd in of kort na deze periode een stalen spiltrap geplaatst van de begane grond naar het perronniveau, waarvoor een incisie in de betonnen wand werd gemaakt. Onder de toerit werden enkele parkeerplaatsen en fietsenstallingen ingericht, waarvoor nieuwe stalen hekwerken werden geplaatst. Op onbekend moment in of voor 2007 werd het talud tussen de ingang van de toerit en de oostgevel van het perron weggehaald.

Er zijn geen sporen die wijzen op verdere aanpassingen aan de toerit. De entree naar het terrein werd nog wel enigszins aangepast: de betonafdekking op de gemetselde wanden werd vermoedelijk vervangen en de brommer- en motorstalling aan de andere zijde van de entreepoort werd gesloopt.

Globale waardenstelling en aanbevelingen

Het Stations postkantoor en de daarbij behorende toerit zijn in 2019 aangewezen als Rijksmonument, na eerst al als gemeentelijk monument beschermd te zijn geweest.

Het vastleggen van de waardenstelling van het bouwwerk geschiedt volgens de Richtlijnen voor Bouwhistorisch Onderzoek 2009 en bestaat uit een externe en interne waardenstelling.

Externe waardenstelling

De externe waardenstelling geschiedt volgens de volgende vijf aspecten:

- Algemene historische waarden;
- Stedenbouwkundige of ensemblewaarden;
- Architectuurhistorische waarden;
- Bouwhistorische waarden;
- Gebruikshistorische waarden.

Elk van deze aspecten wordt, voor zover relevant, getoetst aan de hand van de criteria gaafheid, authenticiteit en zeldzaamheid. Bij het opstellen van de waardering wordt geen rekening gehouden met de bouwtechnische toestand, gebruiksbelangen, eventuele ontwerpoverwegingen of financiële aspecten.

Algemene historische waarden

De toerit heeft een hoge cultuurhistorische waarde als onlosmakelijk onderdeel van het Stations postkantoor.

Stedenbouwkundige of ensemblewaarden

De toerit is vanaf de openbare weg minder beleefbaar en ligt ietwat verscholen achter het gebouw. Vanaf het spoor en vanuit de trein is de toerit echter juist wel zeer markant gelegen, waarin de relatie tussen het voormalige postkantoor, het spooreplacement en het station zichtbaar wordt. Het bouwwerk heeft daardoor een hoge stedenbouwkundige waarde.

Architectuurhistorische waarden

De toerit vormt een duidelijk onderdeel van het architectonisch concept van het ontwerp van het Stations postkantoor door Kraaijvanger, wat zich zowel in de vorm als in de detaillering heeft vertaald. Het heeft als zodanig een hoge architectuurhistorische waarde.

Bouwhistorische waarden

De toerit is geheel uitgevoerd in beton, in lijn met de rest van het gebouw waar eveneens het beton als constructief element zichtbaar aanwezig is. Het materiaal heeft op zich geen bijzondere bouwhistorische waarde, maar getuigt in zijn afwerking met het erin opgenomen vakken- en lijnenspel wel van de wijze waarop het is gerealiseerd, met een voor die tijd nog tamelijk moderne wijze van bekisten. De bouwhistorische waarde is daardoor over het geheel genomen positief.

Gebruikshistorische waarden

De uitwendige toerit maakt in zijn ontwerp de oorspronkelijke logistieke en functionele opzet van het gebouw naar de buitenwereld herkenbaar. De gebruikshistorische waarde is daardoor hoog.

Interne waardenstelling

De interne waardenstelling op de tekening is opgenomen in de bijlage bij de 'Rapportage Bouwhistorie' (opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing). Hieruit is herleidbaar welke delen van het gebouw welke cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen de volgende waarden:

- Hoge cultuurhistorische waarden (blauw): behoud noodzakelijk
- Positieve cultuurhistorische waarden (groen): behoud wenselijk
- Onbekend (paars): nader onderzoek wenselijk
- Indifferente cultuurhistorische waarde (geel): behoud niet noodzakelijk

Waardenstelling bouwmassa

De oorspronkelijke bouwdelen die samen de bouwkundige hoofdstructuur van de toerit vormen, zijn van een hoge cultuurhistorische waarden. Dit betreft de draagconstructies onder het dek alsmede het dek met de zijwanden. Alle later toegevoegde onderdelen en afwerkingen vormen een vertroebeling van het beeld op de oorspronkelijke situatie en zijn van een indifferente cultuurhistorische waarde. Onder deze laatste onderdelen horen de straatlantaarns, verkeerslichten, de toegevoegde spiltrap en de hekwerken onder de toerit. Hieronder valt ook de witte saus laag, waardoor een zekere mate van verschraling van het beeld is ontstaan. Onderdelen die wel tot de oorspronkelijke opzet behoren, maar niet functioneel verbonden zijn met het gebruik als toerit, hebben minder betekenis voor het monumentale beeld en het uitdragen van het historisch gebruik, zodat deze een positieve cultuurhistorische waarde hebben. Het betreft dan specifiek de gemetselde wanden langs de straat, de technische ruimten en de diverse delen van de betonconstructies die samenhangen met de meermaals in de toerit aanwezige stalling. Het overgebleven deel van de helling aan de noordkant van de wokkel is een overblijfsel van hoe het vroeger was. Het heeft een positieve cultuurhistorische waarde als tastbare herinnering aan de oorspronkelijke situatie.

4.2.1.2 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 BEZONNING

4.3.1 Algemeen

Voor de beoordeling van de effecten van het project op de bezonning van woningen geldt de Provenierswijkregel. De leidraad voor de bezonning van de Provenierswijk gaat uit van de maatgevende

periode tussen 21 maart en 23 september. De extra schaduw op de woningen van de Provenierswijk mag in deze periode maximaal 1 uur bedragen als gevolg van de bebouwing het Rotterdam Central District.

Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door LPBISIGHT een bezonningsonderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 1 april 2026 is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Resultaten

Tijdens het ontwerpproces van de The Bluezone Offices is, middels een uitgebreide studie, gewerkt richting een optimale gebouwworm van het ontwerp om te zorgen dat de woningen aan de Provenierswijk en het binnenplein niet extra beschaduwd worden ten opzichte van de vastgestelde bestemmingsplansituatie.

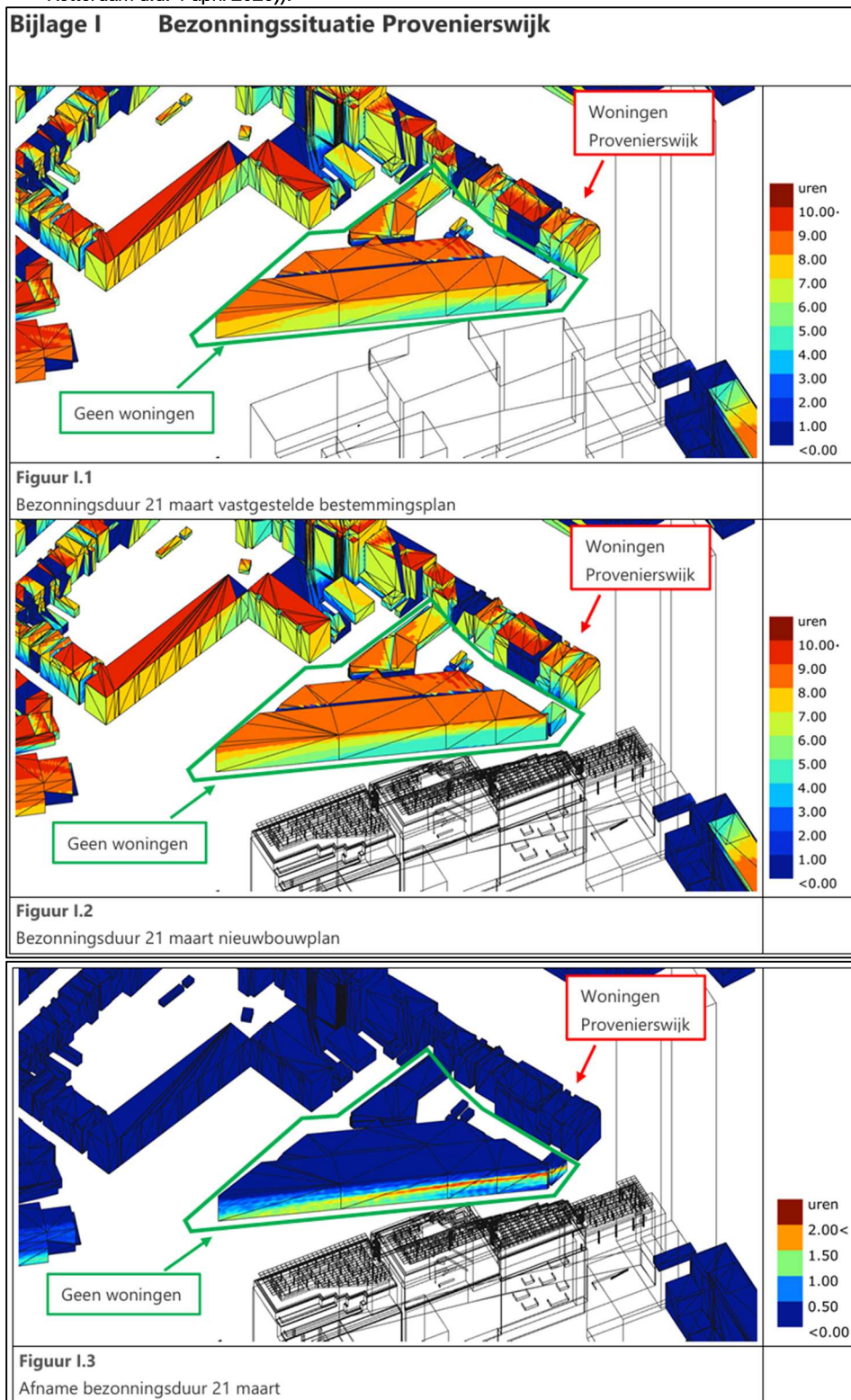
Provenierswijk

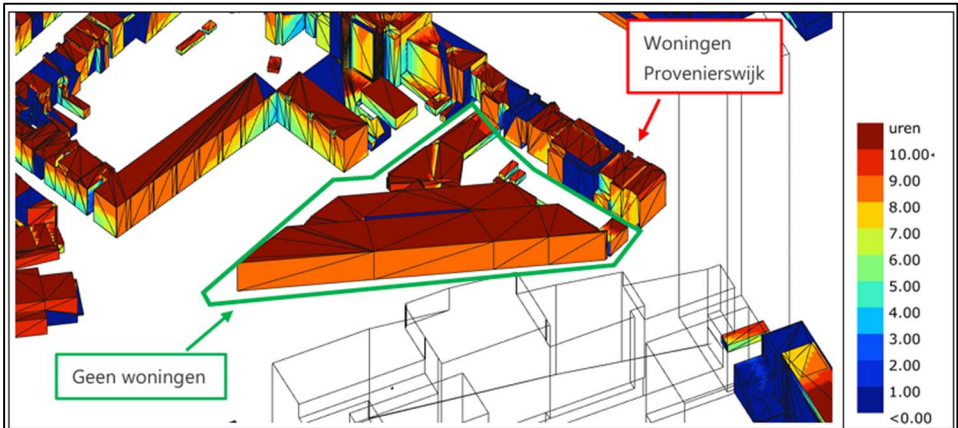
In bijlage 1 van het bezonningsonderzoek (opgenomen in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing) is voor 21 maart, 21 juni, 21 september en 23 september de bezonningsduur van het vastgestelde bestemmingsplan, het nieuwbouwplan en de afname als gevolg van het verschil in bouwvolume weergegeven.

Uit bijlage 1 van het bezonningsonderzoek is op te maken dat alle woningen van de Provenierswijk in de periode van 21 maart tot en met 21 september er geen sprake is van een afname van de bezonningsduur als gevolg van het extra bouwvolume. Daar waar een kleine afname in bezonning wordt berekend betreffen het gebouwen zonder woonfunctie.

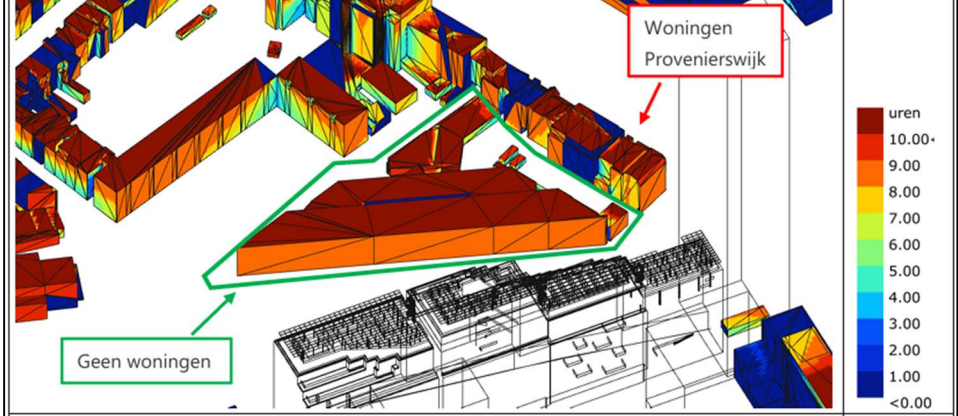
Voor de situatie op 23 september is in bijlage 1 van het bezonningsonderzoek op één locatie ter plaatse van de begane grond van het adres Schiekade 161 een afname in de bezonningsduur berekend. Het betreffende deel van de gevel is zo klein dat het nauwelijks waar te nemen is. Voor het betreffende geveldeel zijn in bijlage 2 van het bezonningsonderzoek (opgenomen in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing) extra figuren opgenomen waarbij specifiek is ingezoomd op de gevel van de Schiekade 161. Voor de achtergevel gaat het om een afname tot maximaal 20 minuten en een hoogte tussen maaiveld en 1,6 meter boven maaiveld. Voor de zijgevel gaat het om een afname tot maximaal 30 minuten en om een hoogte tussen maaiveld en 2 meter boven maaiveld. De betreffende geveldelen bevinden zich op de begane grond van het gebouw ter hoogte van de bergingen in het gebouw. De gevels van de woning zelf liggen op de verdiepingen hierboven. Er kan dus worden geconcludeerd dat het extra bouwvolume geen invloed heeft op de bezonning van de gevels van de bestaande woningen in de Provenierswijk. Er wordt voldaan aan de Provenierswijkregel.

Figuur 14. Uitsnede bezonningsduur 21 maart, 21 juni, 21 september en 23 september (bron: bezonningsstudie The Blue Zone Offices Rotterdam d.d. 1 april 2026)).

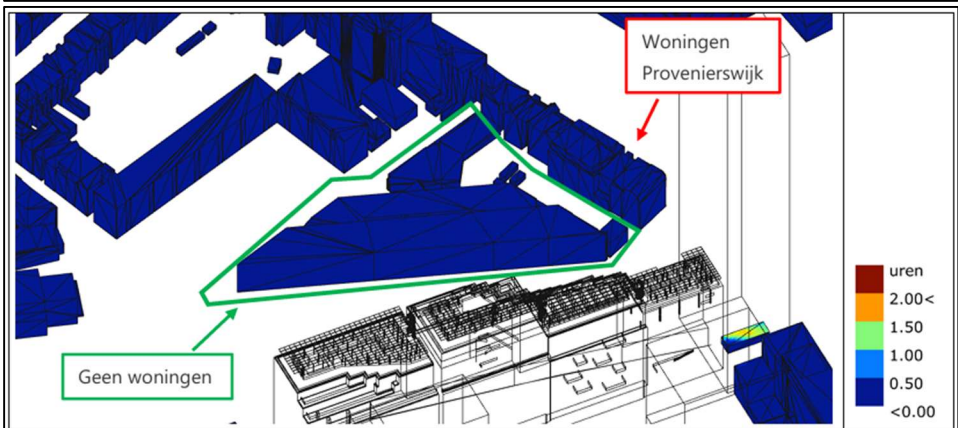




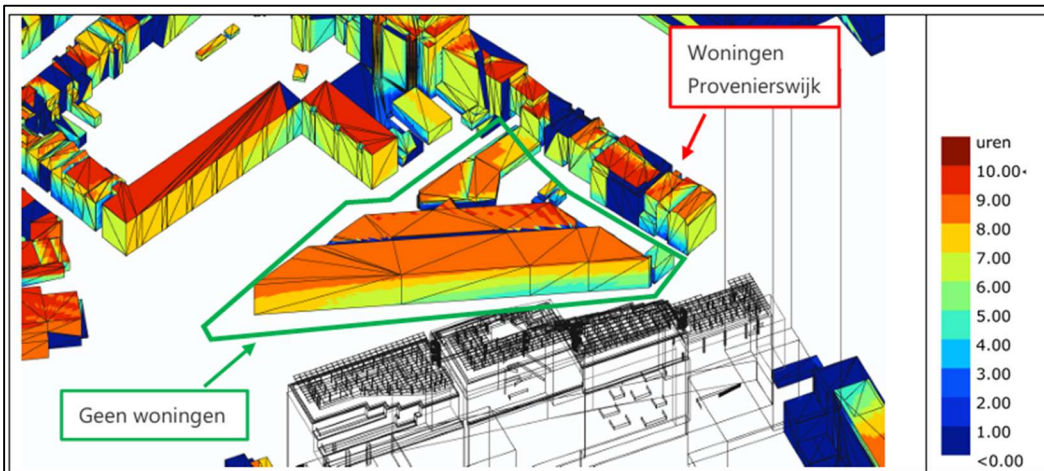
Figuur I.4
 Bezonningsduur 21 juni vastgestelde bestemmingsplan



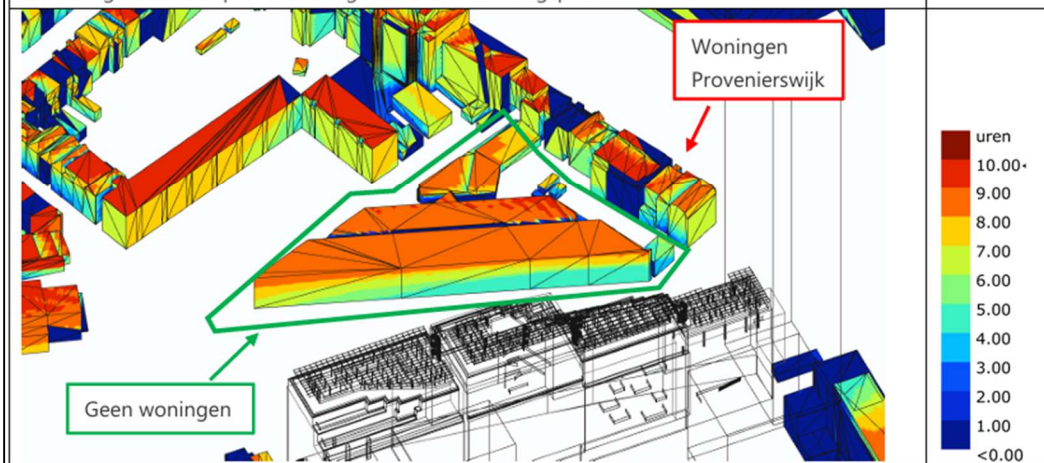
Figuur I.5
 Bezonningsduur 21 juni nieuwbouwplan



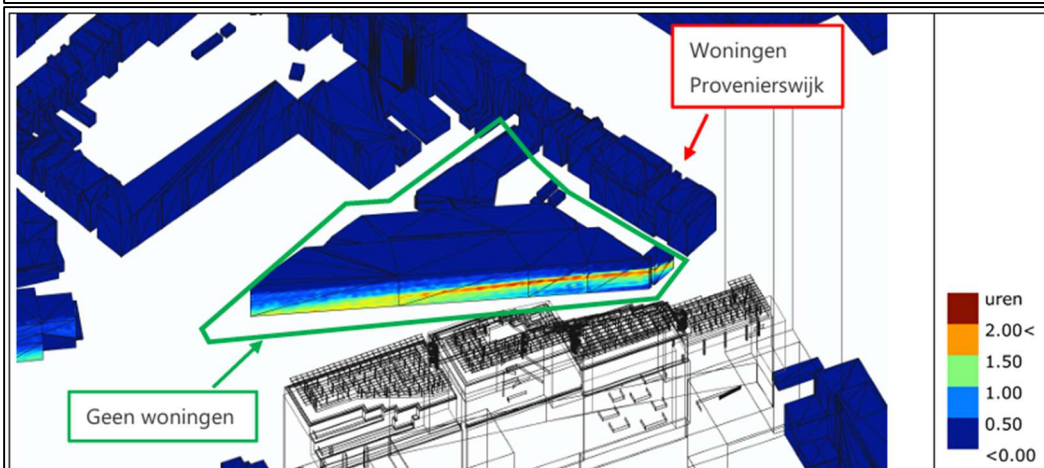
Figuur I.6
 Afname bezonningsduur 21 juni



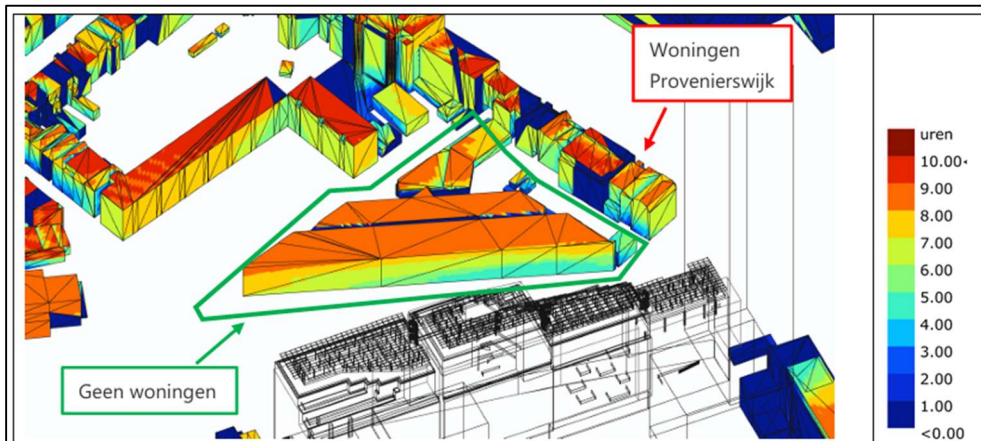
Figuur I.7
 Bezonningsduur 21 september vastgestelde bestemmingsplan



Figuur I.8
 Bezonningsduur 21 september nieuwbouwplan

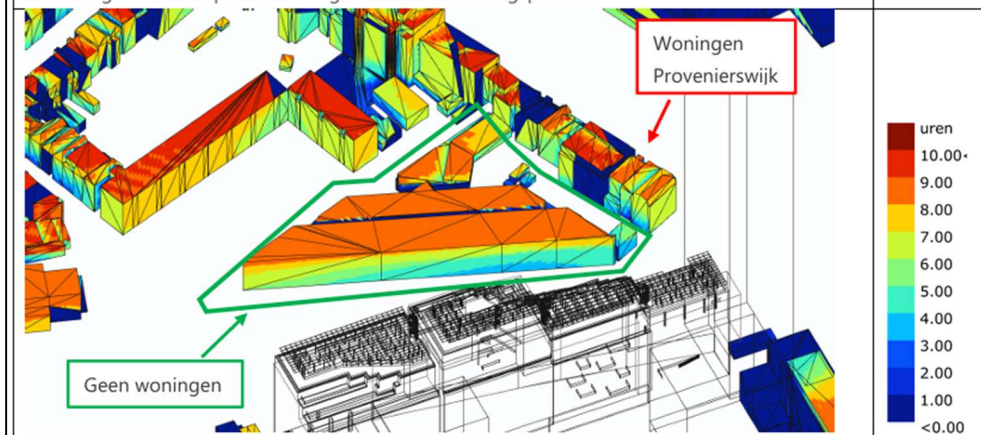


Figuur I.9
 Afname bezonningsduur 21 september



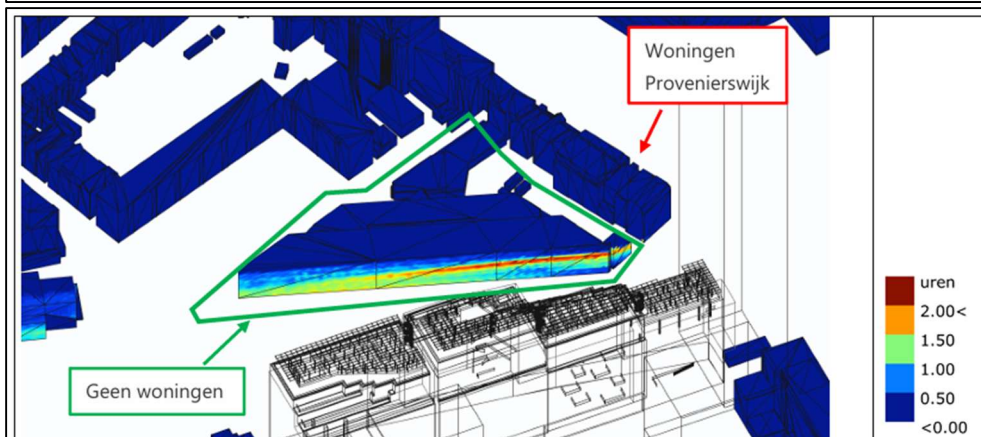
Figuur I.10

Bezonningsduur 23 september vastgestelde bestemmingsplan



Figuur I.11

Bezonningsduur 23 september nieuwbouwplan



Figuur I.12

Afname bezonningsduur 23 september

Binnenplein

In bijlage 3 van het bezonningsonderzoek (opgenomen in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing) is voor 21 maart en 21 juni de bezonningsduur van het vastgestelde bestemmingsplan, het nieuwbouwplan en de afname als gevolg van het verschil in bouwvolume weergegeven. In de figuren is te zien dat op het binnenplein er plaatselijk ook sprake is van toename in de bezonningsduur. Deze toename is een gevolg van

het terugleggen van een bouwdeel ten opzichte van het eerder vastgestelde bouwvolume. Deze toename is ook in bijlage 3 weergegeven.

Hoogbouwvisie

De bezonning van 'representatieve ruimten' wordt niet beïnvloed door The Bluezone Offices gebouw. Belangrijk om te vermelden is dat dit ten overvloede is beoordeeld, aangezien geen sprake is van hoogbouw en de Hoogbouwvisie niet van toepassing is.

Conclusie

Het bouwvolume van het nieuwbouwplan van The Bluezone Offices wijkt op enkele punten af van het volume volgens het vastgestelde bestemmingsplan. Uit een bezonningsstudie volgt dat de afwijking in het bouwvolume geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van de woningen in de Provenierswijk. Vergeleken met de resultaten van de bezonningsstudie die onderdeel uitmaakt van het vastgestelde bestemmingsplan, is er bij de woningen in de Provenierswijk geen extra beschaduwning. Op verzoek van de gemeente is ook onderzocht of de afwijking in bouwvolume gevolgen heeft voor de bezonning op het binnenplein gelegen voor het bouwplan. Uit onderzoek volgt dat er op een klein deel van het plein op 21 maart 2 minuten *minder* zon valt en op een ander klein deel van het plein tot 5 minuten *meer* zon valt. Op 21 juni heeft de afwijking van het bouwvolume geen gevolgen voor de bezonning van het plein.

4.3.1.1 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 DUURZAAMHEID

4.4.1 Algemeen

Duurzaamheidsbeleid komt vaak al terug in de beleidsparagrafen, soms als onderdeel van woonvisies of structuurvisies, soms separaat. In deze paragraaf kunnen de beleidsstukken voor de volledigheid benoemd worden en dient verder aangetoond te worden op welke wijze het duurzaamheidsaspect in de ontwikkeling is geïntegreerd. Kan samenhang hebben met geluid, natuur, water. Er kan ook voor worden gekozen het duurzaamheidsaspect al bij de betreffende paragrafen te behandelen.

4.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Om te voldoen aan de duurzaamheidseisen zijn installaties op het dak toegepast die leiden tot strijdigheden zoals verwoord in paragraaf 4.1.

The Blue Zone Offices, in de naam zit het al besloten. Het doel is om in dit gebouw een gezonde en motiverende (werk)omgeving te bewerkstelligen voor de gebruikers en bezoekers van het gebouw. Dit wordt concreet gemaakt met een attractieve en publieke plint, welke aantrekkelijk is, divers en toegespitst op de locatie. Met gedeelde functies binnen het gebouw, welke interactie en samenwerking stimuleren. En met aandacht voor gezondheid en duurzaamheid. Dit laatste wordt ingevuld met het nastreven van Paris Proof (energie), een BREEAM-NL certificaat met kwalificatie en een WELL certificaat. Vanuit deze systemen wordt aandacht gegeven aan een breed scala van duurzame en gezonde thema's. Denk daarbij onder andere aan het reduceren van energieverbruik, materiaalgebruik, vervuiling en waterverbruik. Het realiseren van voldoende waterkwaliteit, thermisch en visueel comfort. Het stimuleren van beweging, biodiversiteit en duurzame materiaalkeuzen.

EU Taxonomie

De EU Taxonomie bevat een classificatiesysteem waarmee investeerders en bedrijven kunnen aangeven

welke investeringen wel en niet duurzaam zijn en op welke milieudoelen deze impact hebben. Partijen die (groene) financiële producten aanbieden, zoals banken en beleggers en grote bedrijven zijn verplicht te rapporteren welk aandeel van hun investeringen voldoet aan de EU Taxonomie. Aan de hand van de EU Taxonomie kunnen investeerders en financiers bewust kiezen om in 'groene' activiteiten te investeren. Hoe hangt de EU Taxonomie samen met de EU Green Deal?

De spelregels van de EU Taxonomie komen voort uit de Europese Green Deal, een omvangrijk pakket beleidsinitiatieven met als overkoepelend doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Hiermee wil Europa met het eerste klimaat neutrale continent worden. Deze groene spelregels van de EU Taxonomie moeten stimuleren dat kapitaal naar werkelijk groene investeringen stroomt. Ook voorkomen ze indirect 'greenwashing', want Europa wil dat alle financiële instellingen gaan rapporteren over het groene gehalte van hun investeringen.

4.4.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de beleidsuitgangspunten voor duurzaamheid.

4.5 EXTERNE VEILIGHEID

4.5.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.5.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is door Sweco een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek (d.d. 28 oktober 2025) is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De samenvatting uit het onderzoek is hieronder opgenomen.

Conclusie

Het projectgebied ligt binnen 200 meter van het spoor. Volgens artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is een kwantitatieve risicoanalyse noodzakelijk om de hoogte van het groepsrisico te bepalen. De noodzaak voor het berekenen van het groepsrisico is afhankelijk of er sprake is van een toename van de populatie door de realisatie van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de planologische situatie van het geldende bestemmingsplan "Schiekadeblok". De uitgangspunten van het onderzoek externe veiligheid uit het bestemmingsplan "Schiekadeblok" zijn hierbij gehanteerd voor het bepalen van de populatie. De belangrijkste ontwikkelingen binnen het geldende bestemmingsplan "Schiekadeblok" zijn de Schiekadetoren, Perrontoren en de Spoorstrook. De beoogde ontwikkeling valt binnen de ontwikkeling 'Spoorstrook'. Met een verschilberekening van de populatie binnen de Spoorstrook (planologische situatie) en de populatie van de beoogde ontwikkeling wordt bepaald of er sprake is van een toename van de populatie. Voor de bepaling van de populatie zijn de volgend kengetallen gehanteerd:

1. Kantoren: 30m² bvo per medewerker;
2. Voorzieningen: 30m² bvo per persoon.

Ten aanzien van de aanwezigheid van de personen in de dag en avond/nacht zijn de volgende aanwezigheidspercentages gehanteerd:

1. Kantoren: 100% aanwezigheid in de dag en 0% aanwezigheid in de avond/nacht;
2. Voorzieningen: 100% aanwezigheid in de dag en 0% aanwezigheid in de avond/nacht.

In onderstaande tabel is per functie het bijbehorende bvo weergegeven en de aanwezige personen in de dag en avond/nacht. De ruimte voor het fiets parkeren is geen verblijfsruimte en wordt niet in de berekening meegenomen. De beoogde ontwikkeling voorziet in een kantoorfunctie, horecafunctie en dienstverlening. Voor de bepaling van de horecafunctie en de commerciële dienstverlening is 1 persoon per 30m² gehanteerd.

Tabel 1. Verschilberekening populatie (bron: onderzoek externe veiligheid Sweco, d.d. 28 oktober 2025).

Planologische situatie (Spoorstrook)	b.v.o. [m ²]	dag	avond/nacht
voorzieningen (plint spoorstrook (1laag))	1.000	33,33	-
fietsparkeren	470	-	-
kantoren (spoorzone boven plint)	32.733	1091,10	-
kantoren (spoorzone setback toplagen)	9.187	306,23	-
kantoren (spoorzone plint)	1.252	41,73	-
totaal		1.472,40	
Beoogde ontwikkeling	b.v.o. [m ²]	dag	avond/nacht
kantoor	41.612	1387,07	-
horeca	1.342	44,73	-
commerciële dienstverlening	421	14,03	-
totaal		1.445,83	
verschil		26,57	-

In de planologische situatie zijn er afgerond 1.473 personen in de dag aanwezig. Met de realisatie van de beoogde ontwikkeling zijn er afgerond 1.446 personen in de dag aanwezig, dat zijn 27 personen minder dan in de planologische situatie. In de avond-/nachtperiode zijn er geen personen aanwezig. Geconcludeerd kan worden dat er door de realisatie van de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een toename in het aantal personen. Daarom is er ook geen toename in de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico in de

planologische situatie bedraagt 1.33 x de oriëntatiewaarde. Hierbij kan worden aangesloten bij de verantwoording van het groepsrisico die destijds met het vaststellen van het bestemmingsplan "Schiekadeblok" heeft plaatsgevonden.

4.5.1.2 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.6 GELUID

4.6.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.6.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

In het kader van de Wet geluidhinder is een kantoorgebouw niet aan te merken als een geluidsgevoelig object. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een geluidreflectie onderzoek uitgevoerd door LBP Sight om de gevolgen van het realiseren van het aangepaste nieuwbouwplan, inclusief de wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan, voor de direct omliggende woningen te onderzoeken. Dit betreft de woningen in de "Provincierswijk", de wijk ten noorden van het spoor. De rapportage van 31 mei 2024 is in de bijlage bij voorliggende rapportage opgenomen. Hieronder worden de resultaten weergegeven.

Uit de resultaten blijkt dat de geluidtoename door de realisatie van het plan ruim minder dan 1 dB is (maximaal 0,5 à 0,6 dB). Een dergelijke toename van minder dan 1 dB is voor het menselijk oor niet waarneembaar.

Voor voorliggend project is een omgevingsvergunning aangevraagd die in behandeling is bij de gemeente Rotterdam. Onderdeel van de vergunningsaanvraag is het rapport bouwfysica en akoestiek. De gemeente heeft dit rapport voor advies voorgelegd aan de DCMR. Door DCMR zijn een paar vragen gesteld over de aspecten geluid en trillingen van de gebouw gebonden installaties voor de gebruikers van het gebouw. De notitie van LPB Sight d.d. 14 maart 2025 geeft antwoord op de gestelde vragen en dienst als aanvulling op de vergunningsaanvraag.

In The Bluezone Offices komen kantoorfuncties en bijeenkomstfuncties die niet vallen onder een geluid- en/ of trilling gevoelige bestemming. Voor het beschermen van personen die langdurig aanwezig zijn in het gebouw, tegen te veel geluid en te veel trillingen ten gevolge van de gebouw gebonden installaties, zijn geen concrete regels gesteld in het omgevingsplan, in het besluit kwaliteit leefomgeving en in het besluit bouwwerken leefomgeving (voorheen Bouwbesluit 2012). Wel moeten deze personen worden beschermd tegen te veel geluid en te veel trillingen.

Naast jurisprudentie op dit onderwerp geldt ook de 'specifieke zorgplicht' volgens artikel 22.44 van het omgevingsplan. De vergunningsaanvrager is zich bewust van dit aspect. Om invulling te geven aan deze zorgplicht zijn voor dit project privaatrechtelijk uitgangspunten vastgesteld voor het geluid en de trillingen van de installaties in het gebouw. Deze uitgangspunten zorgen ervoor dat bij het plaatsen, installeren, monteren en afregelen van de gebouw gebonden installaties voldoende rekening wordt gehouden met de bescherming van personen die langdurig gebruik maken van de kantoorruimten, of andere ruimten waarin personen langdurig verblijven, tegen te veel geluid en trillingen ten gevolge van de gebouw gebonden installaties. Er wordt gebruik gemaakt van de best beschikbare technieken en er worden passende maatregelen getroffen zoals voldoende afstand, voldoende afscherming en voldoende trilling demping.

4.6.1.2 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 LUCHTKWALITEIT

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

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

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

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

4.7.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt. Daarnaast valt een kantoorfunctie niet onder een gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide NO_2 , 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof PM_{10} en 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof $\text{PM}_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via CIMLK op 17 september 2025) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 2. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie ter plaatse van wegrecceptor: 24483298_1007183		
	NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
2023	24,4	17,07	8,9
2030	22,4	16,3	8,3
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. Daarnaast is in de toekomstige situatie sprake van een afname van het aantal verkeersbewegingen per etmaal, zie de hiervoor de berekening in paragraaf 4.11 Verkeer en parkeren.

4.8.1.1 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.9 NATUUR

4.9.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Econsultancy een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. De rapportage van 14 november 2024 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

Samenvatting en conclusies

De quickscan natuurwaarden is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen nieuwbouw op de projectlocatie en heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoeks- locatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgens de natuurbescherming onder de Omgevingswet een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

De initiatiefnemer is voornemens het realiseren van een groot kantoorgebouw op het huidige parkeerterrein en een ondergrondse parkeergarage onder het plein ten zuiden van het parkeerterrein.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de projectlocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in onderstaande tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Omgevingswet voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel 3. Overzicht geschiktheid projectlocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen (bron: quickscan natuurwaarden Econsultancy d.d. 14 november 2024).

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Omgevingsvergunning	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	Het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren.
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	marginaal	mogelijk	nee	nee	Voldoende alternatief in de omgeving beschikbaar. Werken met vleermuisvriendelijk licht.
	vliegroutes	marginaal	mogelijk	nee	nee	
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten.
Amfibieën		nee	nee	nee	nee	-
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000		20,7 km	mogelijk	ja	mogelijk	AERIUS-berekening
Natuurnetwerk Nederland		4 km	nee	nee	nee	-
Houtopstanden		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	-

Conclusies

Ten aanzien van de **algemene broedvogel** die op en in de directe omgeving van de projectlocatie kunnen broeden wordt aanbevolen om buiten het broedseizoen te werken (niet werken tussen maart en september). Indien er toch binnen het broedseizoen wordt gestart met de werkzaamheden, wordt aanbevolen voorafgaand aan de werkzaamheden in het broedseizoen een broedvogelinspectie uit te laten voeren door een deskundig ecoloog om te bepalen of eventuele nesten zich bevinden binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Lichtverstoring van in de omgeving voorkomende vleermuizen dient voorkomen te worden door het gebruik van **vleermuisvriendelijke verlichting** in de realisatiefase wanneer er werkzaamheden worden uitgevoerd tussen zonsondergang en zonsopkomst. In de permanente situatie dient de verplichting dusdanig ingericht te worden dat de functies 's nachts behouden kunnen worden. Vleermuisvriendelijke verlichting is amberkleurig zonder strooilicht en weggericht van de omliggende bebouwing en vegetatie. Op deze manier wordt strooisellicht en hiermee verstoring van deze lichtgevoelige soortgroep voorkomen.

In het kader van de zorgplicht wordt geadviseerd om bij de werkzaamheden rekening te houden met terrestrisch habitat van **algemene grondgebonden zoogdieren** zoals de egel of diverse muissorten. Al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het beschadigen van individuen te voorkomen. Extra aandacht is vereist bij het verwijderen van (opgeslagen) materialen en het aanwezige groen. Dieren die gedurende de werkzaamheden worden aangetroffen dienen de gelegenheid te krijgen om veilig weg te komen.

Op basis van de ingreep zijn externe effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op voorhand niet uit te sluiten. Er wordt geadviseerd vervolgonderzoek uit te voeren in het kader van de gebiedsbeschermingsparagrafen uit de Omgevingswet ten aanzien van stikstof. Dit kan in eerste instantie worden onderzocht middels een modelberekening (AERIUS-calculator).

Aanbeveling

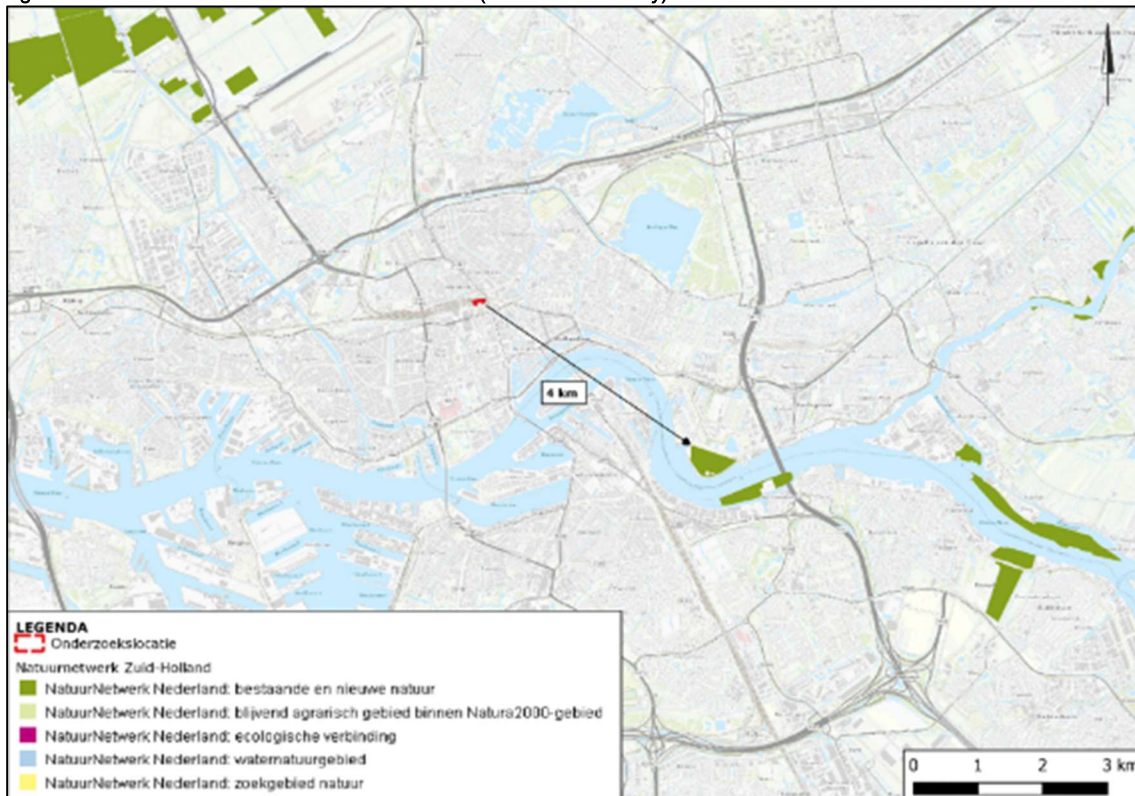
Tot slot wordt geadviseerd om bij de inrichting van de nieuwe situatie rekening te houden met de biodiversiteit door nestkasten in te bouwen, verbindende groenstructuren en verruigde hoekjes te creëren en gebruik te maken van inheemse plantensoorten. Zo kan de natuurinclusiviteit van de nieuwbouw worden vergroot. Over het algemeen trekken inheemse plantensoorten meer insecten aan dan exoten. Dit zal een positieve werking hebben op het voedselaanbod voor vogels, vleermuizen en grondgebonden zoogdieren. Naast de algemene positieve werking op insecten trekken bloemrijke kruiden bestuivers aan zoals bijen, worden de bessen en de zaden gegeten door verschillende diersoorten en dienen deze planten als schuil- of nestlocatie. Door dit soort simpele maatregelen te treffen kan de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland worden tegengegaan en ontstaat daarnaast een groene leefomgeving.

Door Econsultancy is een natuurrapportage BREEAM opgesteld. De natuurrapportage BREEAM is opgenomen in de bijlagen.

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. Het plangebied ligt ook niet in de nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 4 kilometer afstand ten zuidoosten van het plangebied. In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen waarin de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland is weergegeven.

Figuur 15. Uitsnede kaart Natuurnetwerk Nederland (bron: Econsultancy).



Ten behoeve van de ontwikkeling is door Econsultancy een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek (d.d. 11 oktober 2024) is opgenomen in de bijlagen bij voorliggend onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Berekeningsresultaten en toetsing

De relevante emissies van stikstofoxiden (NO₂) en ammoniak (NH₃) tijdens de aanlegfase vinden plaats door de verkeersbewegingen ten behoeve van de af- en aanvoer van materialen, het stationair draaien van vrachtwagens op het terrein, het vervoer van personeel en de inzet van mobiele werktuigen tijdens de sloop en constructie. De relevante emissies tijdens de gebruiksfase vinden plaats voor de verkeersbewegingen van en naar de gerealiseerde ontwikkeling.

De berekening van het projecteffect van zowel de aanleg- als de gebruiksfase is verricht met behulp van het programma AERIUS Calculator (versie 2024.0.1). Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden als gevolg van zowel de aanleg- als de gebruiksfase is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar.

4.9.2.2 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 TRILLINGEN

4.10.1 Algemeen

Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillingshinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model: Bron → overdracht → ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

4.10.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

In artikel 8.4a van het bestemmingsplan "Schiekadeblok" is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen alleen verleend kan worden wanneer er is aangetoond dat wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn deel B met betrekking tot het aspect trillingshinder. Dit zal bij de bouwaanvraag worden aangetoond.

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Movares een onderzoek uitgevoerd naar de verwachte trillingshinder in de beoogde BlueZone Offices (d.d. 13 december 2024). Movares heeft eerder metingen en berekeningen (d.d. 18 april 2024) uitgevoerd ter plaatse van de projectlocatie, waaruit bleek dat de verwachte trillingen boven de streefwaarden van de SBR B richtlijn lagen. In dit onderzoek worden eindige elementen berekeningen gebruikt om preciezere voorspelling te doen van de te verwachten trillingshinder, waarbij ook maatregelen worden meegenomen in de berekeningen. De eerste versies van de modellen bevatten een damwand en een onderwaterbetonvloer om de trillingen te verminderen. Doordat een deel van de funderingspoelen en palen buiten de damwand liggen, zijn de voorspelde trillingen in het gebouw nog steeds te hoog.

Met aanvullende maatregelen kunnen de trillingen wel voldoen aan de SBR-B streefwaarden. Door het doortrekken van de onderwaterbetonvloer naar de voorste fundering, en de damwand voor alle funderingen te plaatsen, worden de trillingen voldoende verminderd en geven de resultaten van het model geen overschrijdingen van de SBR B streefwaarden voor nieuwe situaties.

Conclusie

Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Over het algemeen wordt de trillingshinder in het hele gebouw aanmerkelijk lager door het toevoegen van een onderwaterbetonvloer en damwand.
- Het eerste ontwerp, waarbij de damwand/onderwaterbetonvloer achter de voorste funderingspalen/poeren lagen, voldeed nog niet aan de streefwaarden van de SBR B richtlijn. Boven de voorste poeren waren nog forse overschrijdingen van de streefwaarden.
- Het isoleren van de voorste poer had niet het gewenste resultaat; er waren nog steeds forse overschrijdingen.
- Het uitbreiden van de damwand en onderwaterbetonvloer naar vóór de eerste poeren vermindert de trillingen aanzienlijk. Met het toevoegen van een isolatielaag tussen de damwand en onderwaterbetonvloer voldoet deze situatie aan de streefwaarden van de SBR B richtlijn.

4.10.1.2 Conclusie

Bij de bouwaanvraag zal worden aangetoond of de beoogde ontwikkeling voldoet aan de planregel zoals opgenomen in artikel 8.4 van het bestemmingsplan "Schiekadeblok". Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 VERKEER EN PARKEREN

4.11.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

Gemeentelijk beleid Rotterdam

De gemeente Rotterdam heeft op 16 december 2022 de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022 opgesteld. De beleidsregeling beoogt het vaststellen van de parkeernormen in Rotterdam. De normen zijn gebiedsafhankelijk.

In de gebiedsindeling zijn de volgende drie gebieden te onderscheiden:

1. Hoogstedelijk gebied
2. Stadswijken
3. Overige gebieden

In onderstaand figuur is een uitsnede van de kaart met de gebiedsindelings opgenomen. De projectlocatie is gelegen binnen de gebiedsindeling 'Hoogstedelijk gebied', gebiedstype A.

Figuur 16. Uitsnede gebiedsindelingen (bron: Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2022).



4.11.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Artikel 16 van het bestemmingsplan "Schiekadeblok" schrijft voor dat een omgevingsvergunning uitsluitend kan worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig het in de gemeente geldende beleid ten aanzien van parkeren. Voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling heeft onderstaande beoordeling plaatsgevonden.

Auto parkeren

In de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' zijn de parkeernormen voor een kantoorfunctie, een horecafunctie en commerciële dienstverlening opgenomen. De parkeernormen zijn opgenomen in onderstaande afbeelding. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een kantoorgebouw met 15 verdiepingen en een ondergrondse parkeergarage. De kantoorfunctie, vergader- en bijeenkomstruimte, horecafunctie en dienstverlening hebben een totale bruto vloeroppervlakte van 43.384m² bvo (bestaande uit: 38.577 m² bvo kantoorfunctie, 3.044m² vergaderruimte- en bijeenkomstruimte, 1.342 m² bvo horecafunctie en 421 m² bvo dienstverlening). **Het is belangrijk om te vermelden dat er voor de functie vergader- en bijeenkomstruimte geen specifieke parkeernorm is vastgesteld. Daarom is ervoor gekozen om voor de vergader- en bijeenkomstruimte dezelfde norm te hanteren als die voor kantoren geldt.**

Figuur 17. Uitsnede Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Werken	Kantoor	0,76	1,00	1,20
Horeca	Restaurant	1,60	8,00	12,00
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	1,20	2,00	2,50

In onderstaande tabel is de auto parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling berekend:

Tabel 4. Berekening auto parkeereis

Functie	Parkeernorm per 100 m2 in hoog stedelijk gebied	Totaal
Kantoor (38.577m ²) + vergader- en bijeenkomstruimte (3.055m ²) Totaal: 41.621m ²	0,76	(41.621/100 = 416,12) 416,12 x 0,76 = 316,32
Horeca	1,60	(1.342/100 = 13,42) 13,42 x 1,60 = 21,47
Commerciële dienstverlening	1,20	(421/100 = 4,21) 4,21 x 1,20 = 5,05
Totaal		316,32 + 21,47 + 5,05 = 342,84 (afgerond 343 parkeerplaatsen)

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van verschillende functies, te weten kantoor, horeca en commerciële dienstverlening. Daarbij zijn de parkeervoorzieningen toegankelijk voor alle mogelijke gebruikers. Daarom kan een korting van 12,95 worden gegeven op de auto parkeereis, zie onderstaande afbeelding.

Figuur 18. Berekening dubbelgebruik auto's (bron: Advies mobiliteit gemeente Rotterdam d.d. 14 juli 2025).

Functie	Els	Werkdag			Koopavond	Zaterdag		Nacht
		ochtend	middag	avond		middag	avond	
Kantoor	316,32	(100%) 316,32	(100%) 316,32	(5%) 15,82	(5%) 15,82	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	5,05	(100%) 5,05	(100%) 5,05	(5%) 0,25	(75%) 3,79	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Restaurant	21,47	(30%) 6,44	(40%) 8,59	(90%) 19,32	(95%) 20,40	(70%) 15,03	(100%) 21,47	
Totaal		327,81	329,96	35,39	40,00	15,03	21,47	0,00

Autoparkeereis (maximum van de parkeervraag per dagdeel): 329,96

Na berekening van dubbelgebruik auto's is geldt een auto parkeereis van 329,89 (342,84-329,96 = 12,88). De auto parkeereis na correctie dubbelgebruik komt uit op afgrond 330 parkeerplaatsen.

De projectlocatie is gelegen binnen een straal van 0-400 meter vanaf het station Rotterdam Centraal. Hierdoor komt de beoogde ontwikkeling in aanmerking voor een korting op de auto parkeereis van 50%. Dit

resulteert in een verlaging van $329,69 \times 50\% = 164,98$. De auto parkeereis na de korting komt uit op afgerond 165 parkeerplaatsen.

Voor alle toekomstige gebruikers van de beoogde ontwikkeling wordt voor ten minste 10 jaar MaaS beschikbaar gesteld. Als gevolg hiervan kan de auto parkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd. De ontwikkeling komt hiermee in aanraking voor een maximale korting van 65,99 op de auto parkeereis. Er is besloten deze korting toe te passen. De auto parkeereis na korting MaaS komt uit op $164,98 - 65,99 = 98,99$ (afgerond 99) parkeerplaatsen.

In totaal zijn er 230 parkeerplaatsen aanwezig op eigen terrein. Hiervan zijn 150 parkeerplaatsen beschikbaar voor de beoogde ontwikkeling en 80 parkeerplaatsen bedoeld voor abonneementhouders van de naastliggende woningen. Hiermee wordt voldaan aan de auto parkeereis van 90. Zie de bijgevoegde parkeerbalans voor de volledige parkeerberekening.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de auto parkeereis.

Fiets

Naast het voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de auto, dient ook te worden voorzien in genoeg stallingsruimte voor de fiets. Ook voor het fiets parkeren zijn in de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets 2022' parkeernormen opgenomen. In onderstaand figuur zijn de fietsparkeernormen weergegeven.

Figuur 19. Uitsnede Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets 2022.

Werken	Kantoor		2	5%
Horeca	Restaurant		10	80%
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	Minimaal 10	5	20%

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een kantoorgebouw met 15 verdiepingen en een ondergrondse parkeergarage. De kantoorfunctie, vergader- en bijeenkomstruimte, horecafunctie en dienstverlening hebben een totale bruto vloeroppervlakte van 43.384m^2 bvo (bestaande uit: 38.577m^2 bvo kantoorfunctie, 3.044m^2 vergader- en bijeenkomstruimte, 1.342m^2 bvo horecafunctie en 421m^2 bvo dienstverlening). **Het is belangrijk om te vermelden dat er voor de functie vergader- en bijeenkomstruimte geen specifieke parkeernorm is vastgesteld. Daarom is ervoor gekozen om voor de vergader- en bijeenkomstruimte dezelfde norm te hanteren als die voor kantoren geldt.** In onderstaande tabel is de fiets parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling berekend:

Tabel 5. Berekening fiets parkeereis

Functie	Parkeernorm per 100 m2 in hoog stedelijk gebied	Totaal
Kantoor (38.577m^2) + vergader- en bijeenkomstruimte (3.055m^2) Totaal: 41.621m^2	2	$(41.621/100 = 416,12) 416,12 \times 2 = 832,24$
Horeca	10	$(1.342/100 = 13,42) 13,42 \times 10 = 134,2$
Commerciële dienstverlening	5	$(421/100 = 4,21) 4,21 \times 5 = 21,05$
Totaal		$832,24 + 134,2 + 21,05 = 987,49$ (afgerond 987 parkeerplaatsen)

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van verschillende functies, te weten kantoor, vergader- en bijeenkomstruimte horeca en commerciële dienstverlening. Daarbij zijn de parkeervoorzieningen toegankelijk voor alle mogelijke gebruikers. Daarom kan een korting van 80 worden gegeven op de fiets parkeereis, zie onderstaande afbeelding.

Figuur 20. Berekening dubbelgebruik fiets (bron: Advies mobiliteit gemeente Rotterdam d.d. 14 juli 2025).

Functie	Eis	Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koopavond	Zaterdag-middag		Zaterdag-avond		Nacht	
Kantoor	832,42	(100%)	832,42	(100%)	832,42	(5%)	41,62	(5%)	41,62	(0%)	0,00	(0%)	0,00	
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	21,05	(100%)	21,05	(100%)	21,05	(5%)	1,05	(75%)	15,79	(0%)	0,00	(0%)	0,00	
Restaurant	134,20	(30%)	40,26	(40%)	53,68	(90%)	120,78	(95%)	127,49	(70%)	93,94	(100%)	134,20	
Totaal			893,73		907,15		163,45		184,90		93,94		134,20	0,00

Fietsparkeerels (maximum van de parkeervraag per dagdeel): 907,15

Na berekening van dubbelgebruik fiets is geldt een auto parkeereis van 907,15 (987,49-907,15 = 80,34). De fiets parkeereis na correctie dubbelgebruik komt uit op afgrond 907 parkeerplaatsen. Waarvan het aandeel kort stallen 153 bedraagt.

In totaal worden 924 fiets parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein, waarvan 542 reguliere fietsen, 342 beperkt afwijkende fietsen en 40 sterk afwijkende fietsen. Daarnaast worden in het openbaar gebied 12 sterk afwijkende fietsen gerealiseerd die voor kort parkeren bedoeld zijn. De kosten hiervoor worden gedragen door de ontwikkelaar. Deze fietsparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Hiermee wordt voldaan aan de kwantitatieve eisen. Ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen voor stalling van fiets en scooter. Zie de bijgevoegde parkeerbalans voor de volledige parkeerberekening.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de fiets parkeereis, omdat voldaan wordt aan de kwantitatieve en kwalitatieve eisen.

Verkeersgeneratie

De beoogde ontwikkeling voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels. De afwijkingen zullen niet leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen en ook niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In onderstaande berekeningen is de verkeersgeneratie voor de toekomstige- en huidige situatie inzichtelijk gemaakt.

Toekomstige situatie

Voor de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de volgende oppervlaktes:

- Kantoor (38.577m²) + vergader- en bijeenkomstruimte (3.044m²): 41.612 m²
- Commerciële dienstverlening: 1.342 m²
- Horeca: 421 m²
- **Totaal: 43.384 m²**

Volgens publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' van het CROW valt de functie kantoor onder de categorie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'. Aangezien de horecafunctie ondergeschikt is aan de commerciële dienstverlening/kantoorfunctie, wordt gerekend met de kengetallen die behoren bij de functie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'.

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling kan worden berekend aan de hand van de stedelijkheidsgraad van de gemeente Rotterdam (zeer sterk stedelijk) en de ligging van de projectlocatie in

de gemeente (centrum). Op grond van de publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' van de CROW bedraagt de verkeersgeneratie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)' minimaal 4.2 en maximaal 6.6 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. De totale verkeersgeneratie voor de beoogde ontwikkeling bedraagt minimaal (43.384/100 x 4.2) 1.822,13 en maximaal (43.384/100 x 6.6) 2.863,34 motorvoertuigenbewegingen per etmaal.

Huidige situatie

Voor de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de volgende oppervlaktes:

- Kantoor: 43.172 m²
- Voorzieningen: 1.000 m²
- **Totaal: 44.172 m²**

Volgens publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' van het CROW valt de functie kantoor onder de categorie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'. Aangezien de voorzieningen ondergeschikt zijn aan kantoorfunctie, wordt gerekend met de kengetallen die behoren bij de functie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'.

De verkeersgeneratie van de huidige situatie kan worden berekend aan de hand van de stedelijkheidsgraad van de gemeente Rotterdam (zeer sterk stedelijk) en de ligging van de projectlocatie in de gemeente (centrum). Op grond van de publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' van de CROW bedraagt de verkeersgeneratie voor 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)' minimaal 4.2 en maximaal 6.6 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. De totale verkeersgeneratie voor de beoogde ontwikkeling bedraagt minimaal (44.172/100 x 4.2) 1.855,22 en maximaal (44.172/100 x 6.6) 2.915,35 motorvoertuigenbewegingen per etmaal.

Conclusie verkeersgeneratie

Op basis van bovenstaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat sprake is van minder voertuigbewegingen per etmaal in de toekomstige situatie.

Voor de projectlocatie wordt een ontsluiting gerealiseerd op de Schiestraat – Delftseplein. De ontsluiting wordt dusdanig uitgevoerd dat deze het verkeer ruimschoots kan afwikkelen.

4.11.1.2 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.12 WATER

4.12.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.12.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van Schieland en Krimpenerwaard. Ten behoeve van deze ontwikkeling is op 30 mei 2024 de digitale watertoets doorlopen. Hieruit volgt dat er geen Waterschap

belang wordt geraakt en er geen belang is bij een procedure. In de bijlagen bij voorliggend document is de reactie van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard opgenomen.

Onderstaand wordt de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van de projectlocatie nader toegelicht.

Waterbeheer programma 2022-2027

Op 26 januari 2022 heeft algemeen bestuur van het hoogheemraadschap het Waterbeheerprogramma 2022-2027 vastgesteld. In het Waterbeheerprogramma staan de ambities van het hoogheemraadschap voor de komende jaren. Onder de thema's zijn de specifieke ambities en doelen voor de planperiode 2022-2027 geformuleerd en toegelicht. Diverse maatschappelijke opgaven vragen om verandering en aanpak. Deze maatschappelijke opgaven zijn verwerkt in thema's en ondergebracht in drie grote verhaallijnen.

1. Een veilige en aantrekkelijke leef- en werkomgeving voorbereid op de verandering van het klimaat;
2. Een duurzaam waterschap voor de wereld van morgen;
3. Water en waterschap onderdeel van de samenleving.

Waterkwaliteit

Bij totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

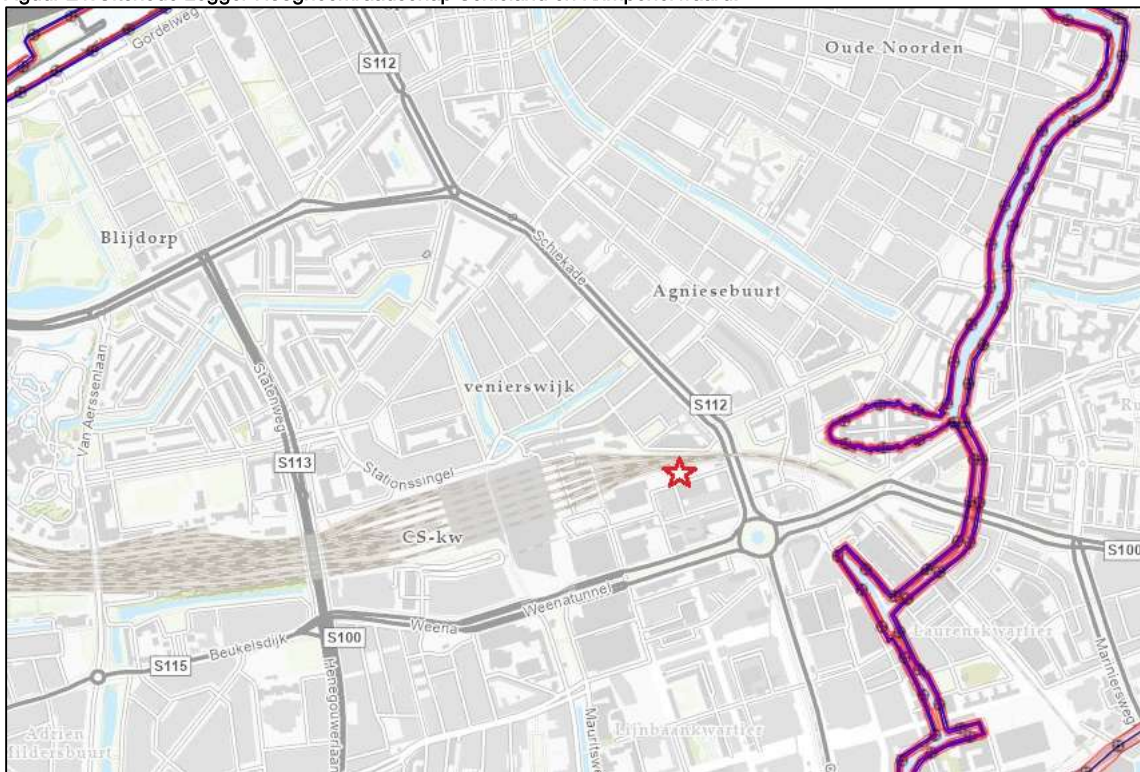
Waterkwantiteit

Het is verboden zonder watervergunning van het bestuur verharde oppervlakten aan te brengen met een totale oppervlakte van 500 m², waarvan de neerslag geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, wordt gebracht op het oppervlaktewater lichaam (artikel 3.2 van de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard).

Bij een toename van verharding van meer dan 500 m² en minder dan 10 ha berekent HHSK de compensatie eis. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zal bepaald moeten worden hoeveel het verhard oppervlak toeneemt.

In de huidige situatie is de projectlocatie volledig verhard ten behoeve van een parkeerterrein. In de toekomstige situatie neemt het aantal m² verharding niet toe, waardoor geen sprake is van de compensatie eis.

Figuur 21. Uitsnede Legger Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard.

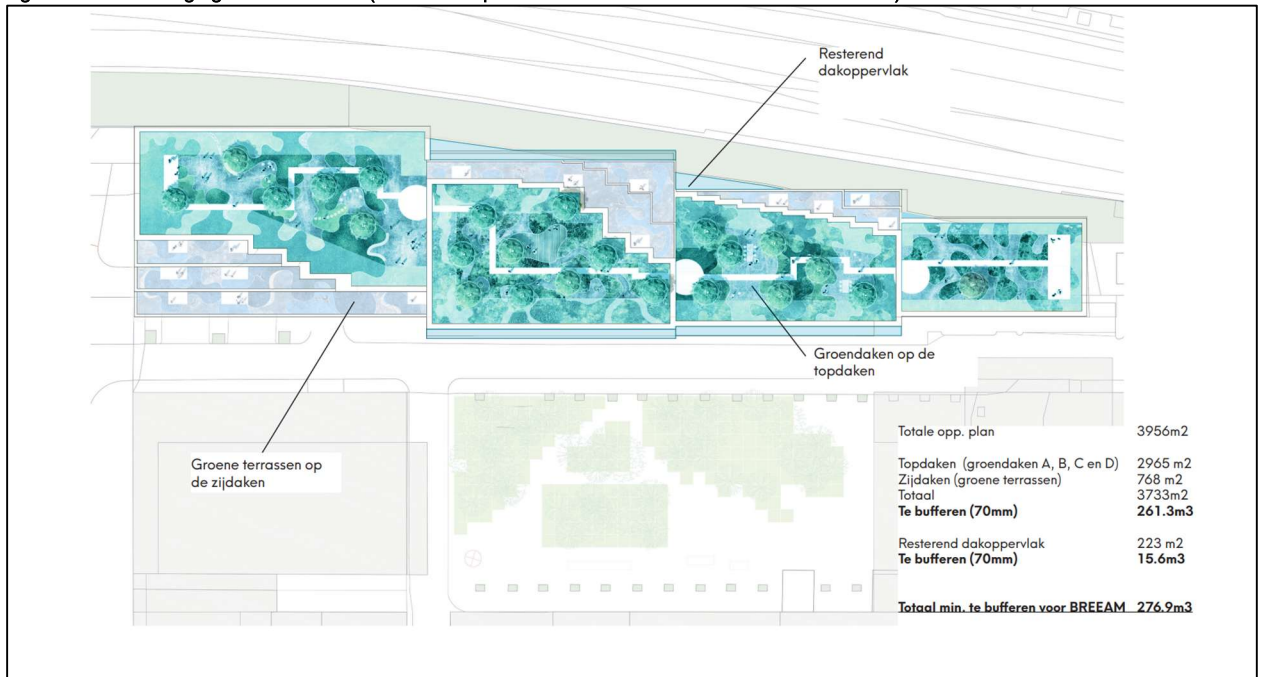


In artikel 8.4 van het bestemmingsplan "Schiekadeblok" is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen alleen kan worden verleend wanneer in het gebouw tenminste 179m³ waterberging wordt gerealiseerd.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn op de topdaken en zijdaken uitgebreide groenzones gerealiseerd, bestaande uit groendaken en groene terrassen. Deze groene oppervlakken zorgen niet alleen voor een aangename buitenruimte, maar ook voor het tijdelijk vasthouden van regenwater.

In totaal is 3.733 m² van het dakoppervlak ingericht als waterbufferend gebied. Bij een buffercapaciteit van 70 mm regenwater per vierkante meter betekent dit dat er 261,3 m³ regenwater opgevangen kan worden via de groene daken en terrassen. Het resterende dakoppervlak van 223 m² draagt bij met nog eens 15,6 m³, wat het totaal brengt op 276,9 m³ aan buffercapaciteit, zie onderstaande afbeelding. Dit voldoet ruimschoots aan de minimale vereisten voor BREEAM, een duurzaamheidskeurmerk voor de gebouwde omgeving.

Figuur 22. Waterberging Schiekadeblok (bron: Waterplan Juurlink en Geluk d.d. 5 november 2024).



Beschermde gebieden

Op basis van de 'Legger oppervlaktewatersystemen' en de 'Legger waterkeringen' is de projectlocatie niet gelegen binnen de beschermingszone van een waterkering of watergang.

Riolering

Binnen het plangebied wordt regenwater met afvalwater door het gemengde rioolstelsel afgevoerd. Het heeft de voorkeur om afvalwater en regenwater gescheiden af te voeren. Dit komt de kwaliteit van het oppervlaktewater ten goede en zorgt ervoor dat de afvalwaterzuivering minder wordt belast.

4.12.1.2 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.13 WINDHINDER

4.13.1 Algemeen

Voor het aspect windhinder bestaat geen wettelijk kader. Hiervoor wordt in de praktijk aangesloten bij de Nederlandse Norm (NEN 8100). Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties winhinderonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een nokhoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek noodzakelijk geacht.

4.13.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Het kantoorgebouw heeft een variërende bouwhoogte van ca. 42,4 meter, 49,9 meter en 60,0 meter. Hiermee worden de maximale bouwhoogten van 38 meter, 45 meter en 56 meter overschreden.

Op grond van de NEN8100 wordt windhinderonderzoek nodig geacht bij een bouwhoogte vanaf 30 meter. Op grond van de Rotterdamse 'Handleiding windhinder en windgevaar' (april 2023) wordt aangeraden om een windhinderonderzoek te doen bij gebouwen boven de 30 meter, bij gebouwen die onbeschut op het Zuidwesten gelegen zijn, of gebouwen die meer dan 2x zo hoog als de omliggende bebouwing zijn. .

Door Actiflow is een windhinderonderzoek (d.d. 18 juli 2024) uitgevoerd voor de ontwikkeling van 'The Bluezone Offices' aan de Schiestraat te Rotterdam. Het meest recente ontwerp van de ontwikkeling wijkt qua bouwhoogten af van het geldende bestemmingsplan. Middels het uitgevoerde onderzoek is inzicht gegeven of deze wijzigingen niet tot significante windhinder en wind gevaar leiden binnen het plangebied.

Conclusie

Het windonderzoek laat het volgende zien:

- Onder invloed van het meest recente ontwerp van The Bluezone Offices en het Schiekadeblok conform de ruimtelijke richtlijnen benoemd in het geldende bestemmingsplan, geldt er een overwegend windluw klimaat binnen het plangebied. Het winklimaat wordt overwegend gekenmerkt door windhinderklasse A, welke zich uitstekend leent voor alle voetgangersactiviteiten.
- In de situatie zonder het Schiekadeblok en met gesloten wokkel geldt dat er op de hoek van Delftseplein en Schiestraat een beperkt windrijker klimaat heerst. Deze condities worden gekenmerkt door windhinderklasse B en C. De condities gekenmerkt door windhinderklasse C resulteren in een kwalificatie 'slecht' voor de activiteit langdurig zitten, maar lenen zich uitstekend voor doorloop- of slentergebied.
- In de situatie met het Schiekadeblok en gesloten wokkel geldt dat de zones met windhinderklasse C op de hoek Delftseplein en Schiestraat komen te vervallen, waardoor het windklimaat gekenmerkt wordt door windhinderklasse A en B. Daarnaast wordt het windklimaat beperkt windrijker in de Schiestraat tussen The Bluezone Offices en de Schiebloktoren. Het klimaat wordt hier gekenmerkt door windhinderklasse B, met twee kleine zones C.
- Er wordt geconcludeerd dat de realisatie van het Schiekadeblok een overwegend positief effect heeft op het optredende windklimaat rondom The Bluezone Offices, met name op de hoek Delftseplein en Schiestraat waardoor een comfortabel verblijfsgebied wordt voorzien nabij de 'wokkelbar'
- Voor zowel de situatie met als zonder Schiekadeblok geldt geen risico op windgevaar.

4.13.1.2 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twifelen.

Ten behoeve van de ontwikkeling aan de Schiestraat is een anterieure overeenkomst gesloten tussen Gemeente Rotterdam en Schiestraat Ontwikkeling B.V. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Planologische procedure

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een kantoorgebouw. Het bouwplan voldoet grotendeels aan het huidige bestemmingsplan "Schiekadeblok". De afwijkingen hebben voornamelijk betrekking op de bouwregels.

Het project is gelegen binnen het Rotterdam Central District die is aangewezen als lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis- en herstelwet. Als gevolg hiervan dienen alle besluiten die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijk van het desbetreffende project met nationale betekenis, met toepassing van de gemeentelijke coördinatie-regeling – zoals bedoeld in paragraaf 3.6.1 – te worden voorbereid (zie hiervoor ook artikel 2.21 Crisis- en herstelwet in samenhang met artikel 3.30, eerste lid Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.18 Crisis- en herstelwet). Met andere woorden: er is sprake van de verplichte toepassing van de coördinatie-regeling.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel een kantoorgebouw met 15 verdiepingen en een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

In de huidige situatie is het terrein braakliggend en is het voorzien van parkeerplaatsen. Het doel is aldus om een kantoorgebouw met 15 verdiepingen te realiseren en daarbij te voorzien van een ondergrondse parkeergarage.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.