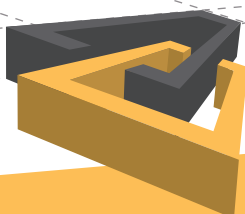


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING **THE VIEW OF ROTTERDAM, FASE 2**

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

THE VIEW OF ROTTERDAM, FASE 2

Datum	25 maart 2026
In opdracht van	The View of Rotterdam B.V.



Re-BUS Rotterdam
Maashaven n.z. 829
3072 AE Rotterdam

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	8
1.4 Procedure	9
2. BELEID	11
2.1 Nationaal beleid.....	11
2.2 Provinciaal beleid.....	11
2.3 Gemeentelijk beleid.....	13
2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	17
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	19
3.1 Omgeving en huidig gebruik.....	19
3.2 De voorgenomen herontwikkeling	21
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	29
4.1 Water	29
4.2 Milieuzonering.....	30
4.3 Geurhinder	30
4.4 Geluid.....	31
4.5 Luchtkwaliteit	33
4.6 Externe veiligheid	33
4.7 Bodem.....	34
4.8 Archeologie	35
4.9 Flora en fauna	36
4.10 Duurzaamheid.....	37
4.11 Besluit m.e.r.....	38
5. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	39
6. CONCLUSIE	41

BIJLAGEN

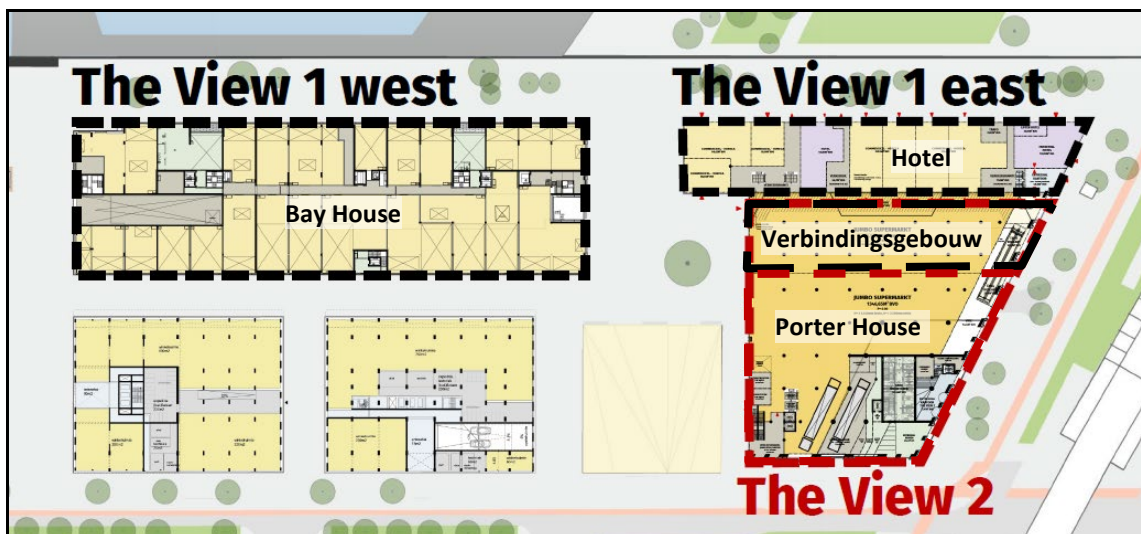
1. Gemeente Rotterdam archeologisch advies (23 augustus 2021)
2. Brabant Eco Ecologische quickscan (mei 2025)
3. Mer-beoordeling, Peutz HD 8751-2-RA-004 (juni 2024).
4. Mer-beoordelingsbeslissing (2 juli 2024)
5. RoyalHaskoningDHV, Simulaties Hillelaan (15 maart 2024)

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het project The View of Rotterdam is gelegen in de zogenaamde 'pols van Katendrecht'. Dit gebied vormt de entree van het schiereiland en is daarmee van groot belang voor de uitstraling van het gebied. De uitbreiding van woon- en gebruiksfuncties wordt daarvoor zowel kansrijk als essentieel geacht. De beoogde realisatie van The View of Rotterdam draagt daar in sterke mate aan bij.

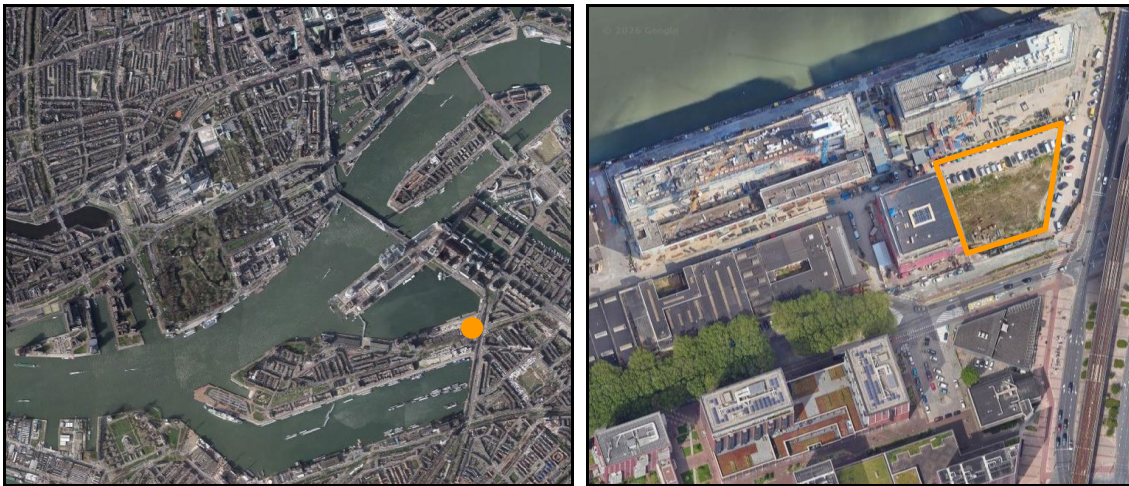
De ontwikkeling bestaat uit twee fasen (zie afbeelding 1), waarvan de eerste fase inmiddels is gerealiseerd; The View 1 west (Bay House) en The View 1 east (hotel), inclusief een klein deel van het verbindingsgebouw. De tweede en laatste fase van het project betreft de locatie op de hoek van de Hillelaan en de Brede Hilledijk. In deze ruimtelijke onderbouwing spreken we van The View (fase) 2, maar het project staat ook bekend onder de naam Porter House. Het gebouw zal bestaan uit een ca. 130 meter hoge toren met hoofdzakelijk woningen, bovenop een basement met commerciële ruimtes. In tegenstelling tot de bebouwing in fase 1, vertoont deze tweede fase strijdigheid met de regels uit het geldende bestemmingsplan Katendrecht Pols (zie § 1.3). Daartoe kan echter een omgevingsvergunning worden verleend *in afwijking van het bestemmingsplan*. Het is daarvoor noodzakelijk een ruimtelijke procedure te doorlopen en omdat de aanvraag reeds dateert van vóór 1 januari 2024 kan dat als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Dit document voorziet daartoe in de onderbouwing dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.



Afbeelding 1: de ligging van de eerste en tweede fase van het project.

1.2 Ligging en begrenzing

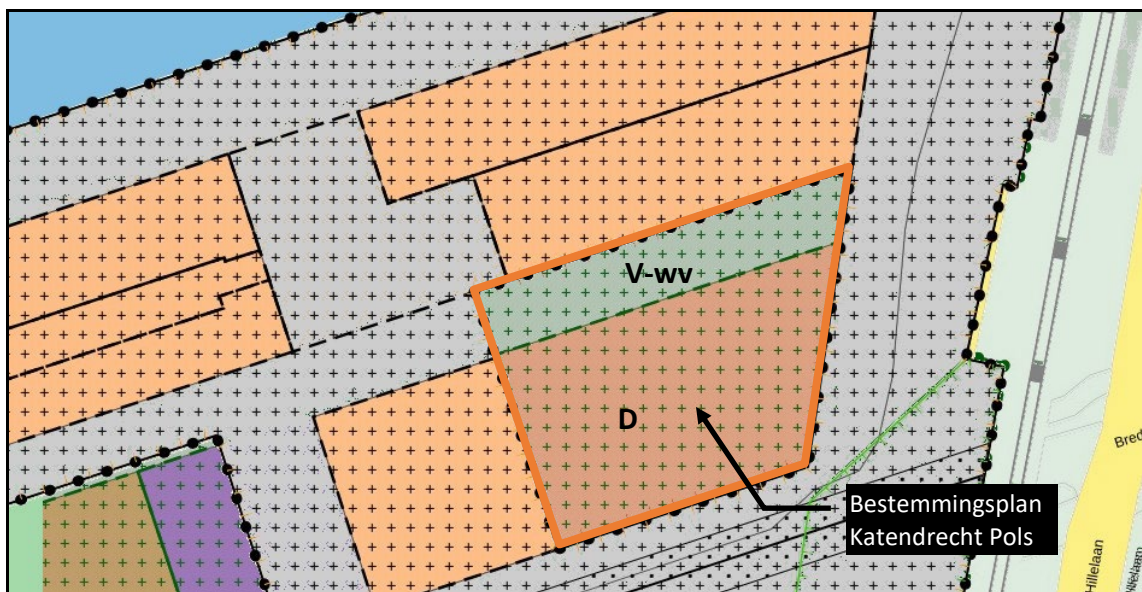
Het projectgebied bevindt zich aan de noordzijde van de Brede Hilledijk, de centrale toegangsweg tot Katendrecht. Het ligt direct ten westen van het metrostation Rijnhaven en ten zuiden van de nu in aanbouw zijnde delen van de eerste fase van het project. Deze onderbouwing richt zich alleen op de tweede fase, rood omkaderd in afbeelding 1. Het projectgebied betreft de gehele footprint van het gebouw.



Afbeelding 2: Globale ligging van het projectgebied in Rotterdam (links) en in de directe omgeving (rechts).

1.3 **Vigerend bestemmingsplan**

Voor de locatie geldt op dit moment het bestemmingsplan “Katendrecht-Pols” dat onherroepelijk is sinds 18 april 2012 (zie afbeelding 3). Sinds de invoering van de Omgevingswet (1 januari 2024) bestaan bestemmingsplannen formeel niet meer als nieuw instrument. In plaats daarvan heeft elke gemeente één omgevingsplan.



Afbeelding 3: Uitsnede verbeelding “Katendrecht-Pols” (projectgebied oranje omkaderd).

Het projectgebied is voorzien van de bestemmingen 'Detailhandel' (D) en 'Verkeerswagweg' (W-wv).

Binnen de bestemming 'Detailhandel' is uitsluitend detailhandel toegestaan met bijbehorende opslag- en distributieruimten. Er is geen onderscheid aanwezig naar het type detailhandel en met een maximaal toegestane bouwhoogte van 8 meter (twee bouwlagen) is het in oppervlak gemaximeerd tot ca 3.700 m² BVO. Ter plaatse van de verkeersbestemming zijn voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen met de daarbij behorende kunstwerken toegestaan, zoals viaducten, bruggen en duikers. Daarnaast zijn hier groen- en nutsvoorzieningen mogelijk. Er mag niet worden gebouwd, afgezien van bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen.

Naast de hiervoor genoemde hoofdbestemming geldt ter bescherming van eventuele aanwezige archeologische relictten, voor het gehele projectgebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.

Met uitzondering van de detailhandelsfunctie, staan deze bestemmingen de realisatie van dit deel van het bouwplan niet toe. Voor de ontwikkeling wordt daarom een *buitenplanse* bevoegdheid toegepast. Omdat de aanvraag reeds voor 1 januari 2024 is ingediend, betreft dit een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure op grond van de Wabo (zie ook §1.4).

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment zijn aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet geheel past binnen het vigerend juridisch-planologisch kader, is het noodzakelijk om van een aantal bepalingen af te wijken. Daarbij zal de oorspronkelijke bestemming niet vervallen, de afwijking vormt feitelijk een aanvulling op de bestaande mogelijkheden. Deze onderbouwing beperkt zich dan ook uitsluitend tot een beschrijving van de voor de afwijking relevante aspecten.

Omdat de aanvraag voor 1 januari 2024 is ingediend, wordt voor de afwijking toepassing gegeven aan artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gecombineerd aangevraagd van de aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten.

2. BELEID

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

2.1 *Nationaal beleid*

Nationale omgevingsvisie

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

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

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

Aangezien de omgevingsvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 262 woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). Daarnaast wordt voorzien in en commerciële ruimten die grotendeels passen binnen het geldende bestemmingsplan, maar zeker als passend ervaren worden binnen de bestaande centrumstedelijke omgeving. De ontwikkeling heeft geen invloed op één van de onderwerpen van nationaal belang en is in overeenstemming met de NOVI en het Barro. Daarnaast blijkt uit paragraaf § 2.4, dat het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee aan de SER-ladder. Geconcludeerd wordt, dat het plan in overeenstemming is met het nationaal beleid.

2.2 *Provinciaal beleid*

Het provinciale omgevingsbeleid voor de fysieke leefomgeving bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Naast de kaders

maken uitvoeringsprogramma's en plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit, deel uit van het provinciale omgevingsbeleid. In de uitvoeringsprogramma's en plannen zijn operationele doelstellingen opgenomen om zichtbaar te maken op welke wijze het beleid wordt gerealiseerd.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

Voor de Omgevingsvisie Zuid-Holland, vastgesteld door Provinciale Staten op 1 april 2019, is op 1 april 2023 een geconsolideerde versie in werking getreden. De visie omvat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. In deze Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities voor de fysieke leefomgeving geformuleerd:

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

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt gewerkt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven. Voor wat betreft woningdifferentiatie zijn het Regioakkoord Rotterdam 2022 en de Realisatieagenda regio Rotterdam 2023 van belang. Daaraan wordt meer aandacht besteed in § 3.2.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Deze is op 20 februari 2019 vastgesteld door Provinciale Staten en net als bij de Omgevingsvisie is per 1 april 2023 een geconsolideerde versie in werking getreden. Hierin is onder andere de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies. Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening heeft betrekking op bestemmingsplannen.

Het projectgebied is in de Omgevingsverordening Zuid-Holland aangemerkt als bestaand stads- en dorpsgebied. Eén van de speerpunten van het provinciaal ruimtelijk beleid is om de bebouwde ruimte beter te benutten, door intensivering en/of transformatie van het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol.

De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit kan bereikt worden door de geplande opgave met behulp van regionale visies voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel met de andere gemeenten in de regio af te stemmen. Wanneer de regionale visies voldoen aan de behoefteramingen (eerste trede op de ladder voor duurzame verstedelijking), locatiekeuzes (tweede trede) en kwalitatieve (derde trede) uitgangspunten, worden die door Gedeputeerde Staten formeel aanvaard.

Het project is onder de naam The View 2-Porter House, opgenomen in het op 4 maart 2025 door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale woningbouwprogramma. Hiermee wordt voldaan aan de in artikel 7.44 en artikel 7.45 onder b van de provincie Omgevingsverordening

opgenomen regels over een afgestemde regionale behoefte en is gemotiveerd dat er een behoefte is aan de nieuwe woningen.

Conclusie

Met de realisatie van het beoogde gebouw wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan de provinciale doelstelling om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten bijdragen aan het behoud en de versterking van bestaande stedelijke gebieden. De ontwikkeling van Katendrecht, en dan met name het polsgebied, draagt tevens bij aan een aantrekkelijke leefomgeving op een zeer goed bereikbare locatie direct naast metrostation Rijnhaven. De ontwikkeling draagt door het multifunctionele karakter ook bij aan een duurzame verbetering van de omgevingskwaliteit met voldoende voorzieningen. In § 2.4 wordt nader onderbouwd dat wordt voldaan aan de voorwaarden van de ladder voor duurzame verstedelijking en daarmee in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Rotterdam

De Omgevingsvisie Rotterdam is door de gemeenteraad vastgesteld op 2 december 2021. Het betreft een plan voor de fysieke leefomgeving en geeft weer hoe de stad er in de toekomst uit gaat zien. Rotterdam verandert snel, de stad groeit en het aantal inwoners ook. De omgevingsvisie is een vervolg op de Stadsvisie Rotterdam 2030 uit 2007 en betreft eveneens een ontwikkelingsstrategie om te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

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

Masterplan Rijnhaven

Mede om invulling te geven aan de ambities uit de Stadsvisie, heeft de gemeenteraad op 23 april 2020 het Masterplan Rijnhaven vastgesteld. De Rijnhaven krijgt daarmee de komende jaren een compleet ander uiterlijk, waarbij sprake zal zijn van een groot park, een nieuwe skyline en ruimte voor 2.000 tot 2.500 woningen voor zowel starters, gezinnen als senioren. Tezamen met het zogenoemde *Rondje Rijnhaven*, waarmee een wandelroute ontstaat rond de kades van de gehele Rijnhaven, wordt het gehele gebied getransformeerd tot een hoogwaardig deel van de binnenstad van Rotterdam.

Rotterdamse Woonvisie - Een koers naar 2040 en acties voor de komende 5 jaar

Op 24 maart 2024 heeft de gemeenteraad de Rotterdamse Woonvisie vastgesteld. Rotterdam is een stad in beweging. Steeds meer mensen willen er wonen, werken en verblijven. Het realiseren van voldoende woningen, werkgelegenheid en voorzieningen is essentieel om deze trek naar de stad op te kunnen vangen. Daarnaast is het bieden van een fijn en betaalbaar thuis aan alle huidige inwoners minstens zo belangrijk. Steeds meer Rotterdammers hebben moeite om een betaalbare en passende woning te vinden. Om Rotterdammers meer perspectief te bieden op een betaalbare woning die past bij hun behoeften zullen er vooral meer woningen in het middensegment moeten komen. De absolute omvang van de sociale voorraad dient daarbij stabiel te worden gehouden. De Rotterdamse Woonvisie heeft twee onderdelen: de visie op het gebied van wonen met een doorkijk tot 2040 en een concreet uitvoeringsprogramma met maatregelen voor de komende 5 jaar.

Ambities 2040, een fijn en betaalbaar thuis voor iedereen. De ambities in de Woonvisie zijn:

1. Rotterdam is een betaalbare stad voor iedereen;
2. Rotterdam is een diverse en inclusieve stad: het streven is om wijken te creëren die de diversiteit van de wijk weerspiegelen, zodat iedereen er een thuis kan vinden en binnen dezelfde wijk kan doorstromen. Bovendien wordt ingezet op meer variatie op het gebied van gebouwen of blokken, met verschillende prijsklassen, afmetingen, doelgroepen en met ruimtes voor ontmoeting.
3. Rotterdam als innovatieve woonstad, met lef. Dit uit zich in:
 - Nieuwe woonconcepten die inspelen op de veranderende bevolking met meer alleenstaanden en meer ouderen;
 - Nieuwe instrumenten die het goed functioneren van de woningmarkt bevorderen;
 - Bij nieuwbouw is altijd aandacht voor duurzaamheid, voorzieningen in de buurt, een aantrekkelijke openbare ruimte, voldoende groen, werkgelegenheid, en sociale cohesie. Hoogwaardige architectuur en stedenbouw dragen bij aan de kwaliteit van de stad.

In de acties voor de komende 5 jaar komen deze ambities samen in 4 pijlers die richtinggevend zijn:

1. Meer en betaalbare woningen

Er wordt geprobeerd het absolute aantal sociale woningen stabiel te houden en het aantal woningen in het middensegment, voor zowel huur als koop wordt vergroot. De belangrijkste maatregelen:

- Per jaar wordt met de bouw van 3.500-4.000 woningen door nieuwbouw en tijdelijke woningen gestart. De stad wordt uitgedaagd om in de bestaande voorraad meer woonruimte te maken (denk aan optoppen en woningdelen).
- Er wordt bij nieuwbouw tot 2026 gestuurd op 55% betaalbare woningen (20% sociaal en 35% middensegment en vanaf 2026 op 65% betaalbare woningen (25% sociaal en 40% middensegment) en deze woningen zijn bedoeld voor mensen met een bijbehorend salaris.
- Er worden maatregelen genomen voor meer middensegment, door de inzet van koopinstrumenten en financiële middelen. Betaalbaarheid door gebruik te maken van zowel publieke als privaatrechtelijk instrumenten wordt geborgd.
- Er is aandacht voor de snelheid van bouwen van betaalbare woningen: er komt een nieuwe Rotterdamse Bouwwet, waarbij wordt geëxperimenteerd met flexibiliteit in regelgeving voor betaalbare woningen zonder de kwaliteit en de omgeving uit het oog te verliezen.

2. Toekomstbestendige en vitale wijken

3. Huisvesting en aandachtsgroepen

4. Betere positie op de woningmarkt

Ontwikkelingsvisie Katendrecht

De ontwikkeling van Katendrecht werd begin jaren negentig niet integraal aangepakt, maar was vooral gericht op de verworven locaties. Stagnerende ontwikkelingen, sociale vraagstukken en de grote woningbouwopgave zorgden voor de noodzaak van een integrale aanpak. In 2005 is de ontwikkelingsvisie Katendrecht vastgesteld; een visie voor de gebiedsontwikkeling Katendrecht.

De kracht van Katendrecht ligt in haar rijke geschiedenis en de herontwikkeling is erop gericht om dit te versterken. Dat zal gebeuren in drie fasen. De fase 'Zaaien' (tot 2006) bestond

voornamelijk uit voorinvesteringen door de gemeente en het vastleggen van de condities. Daarna is de fase 'Groeien en oogsten' (2006-2015) gestart, die bestaat uit de bouw van de gehele zuidzijde en een sterke gebiedsmarketingcampagne. Inmiddels is de campagne 'Kun jij de Kaap aan?' een groot succes en zijn het Park- en Laankwartier in de zuidzijde opgeleverd en bewoond. Ook het Havenkwartier is nagenoeg voltooid en in de Pols zijn met Bay House, het hotel en de verbouwing van pakhuis Santos de ontwikkelingen ook volop gaande. De laatste fase betreft 'De 2^e oogst' en heeft mede tot doel om van Katendrecht ook op langere termijn een stabiele en prettig leefbare wijk te maken.

Detailhandel Rotterdam 2017

In juli 2017 is de detailhandelsnota 'Detailhandel Rotterdam 2017' vastgesteld. Met het detailhandelsbeleid zet Rotterdam in op een krachtige, toekomstbestendige winkelstructuur, waarbij de consument centraal staat, zodat sprake is van een compleet, compact, comfortabel en levensvatbaar centrum. In de praktijk blijkt namelijk dat deze elementen essentieel zijn om in winkelgebieden te beantwoorden aan de algemene consumentenwens. Om tot die gewenste structuur te komen zijn in de detailhandelsnota de hoofdambities voor detailhandel van de stad en de bijbehorende spelregels inzichtelijk gemaakt. De detailhandelsnota hangt samen met de 'Gebiedskoers detailhandel 2022-2025' voor Feijenoord. Daarin wordt gesteld dat in binnen de huidige structuur de Wilhelminapier en Katendrecht een (geografisch) groot gebied vormt met beperkte winkelvoorzieningen. Er zijn een paar verspreide winkels in de kern van Katendrecht, een vestiging van Jumbo in de Pols van Katendrecht, Boon's minimarket aan de Brede Hilledijk en een mini Albert Heijn op de Wilhelminapier. Richting het westen ligt het Deliplein, waar overwegend horeca is gevestigd.

In het Rijnhavenkwartier worden in de toekomst ruim 6.000 woningen toegevoegd plus overige centrumstedelijke functies. Het aanbod detailhandel voor de dagelijkse boodschappen is in de huidige situatie onvoldoende om te voorzien in de behoeften van de toekomstige bewoners in dit gebied. Ook is de ontwikkeling onderdeel van de beleidsmatig beoogde sprong van de binnenstad over de rivier naar Zuid, inclusief bijbehorend gemengd programma. In de Omgevingsvisie behoort de Rijnhaven tot de binnenstad. De ontwikkeling van het Rijnhavenkwartier tot binnenstadsgebied vraagt om een stedelijke mix van programma en voorzieningen. Deels is dit bestemd, vergund en in realisatie.

Belangrijke uitgangspunten zijn:

- Een nieuw te ontwikkelen winkelconcentratie in de Pols van Katendrecht beantwoordt minimaal de vraag vanuit het primaire verzorgingsgebied ten aanzien van dagelijkse boodschappen. Het primaire verzorgingsgebied daarvoor is Katendrecht, de Wilhelminapier en een deel van de Afrikaanderwijk. Opgave is daarom een goede ruimtelijke verbinding te maken met deze gebieden;
- Een tweede grote supermarkt naast de reeds gevestigde supermarkt, kan een complementaire werking hebben met positief effect voor consumenten;
- Vanuit de ambities voor Katendrecht en de Kop van Zuid is aanvullend niet-dagelijks aanbod een mogelijkheid. Belangrijk is dat een helder profiel wordt ontwikkeld voor deze winkelconcentratie;
- Als nieuw centrumgebied is aanhaking op en complementariteit met de binnenstad essentieel.

Het Rijnhavenkwartier wordt gekenmerkt als een binnenstadsrandgebied. De ontwikkelingen die Katendrecht, de Wilhelminapier en de Rijnhaven doormaken, in combinatie met het

veranderend profiel van de winkelconcentratie Afrikaanderplein, zijn aanleiding voor een nieuwe moderne winkelconcentratie in de Pols van Katendrecht en in aansluiting hierop in het zuidoostelijke bouwblok van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven. Uitgangspunt is dat in het Rijnhavenkwartier een geconcentreerd en goed geprofileerd gebied ontwikkeld wordt dat de lokale en Rotterdamse detailhandelsstructuur versterkt. Aanvullend op de dagelijkse behoefte is de ambitie om de overige retail in Pols Noord (kansgebied) te ontwikkelen met niet-dagelijks aanbod, aanvullend op de binnenstad. Het binnenstadsmilieu met retail in het Rijnhavenkwartier moet complementair zijn aan het kernwinkelgebied en de andere binnenstadsmilieus, zoals Meent, Witte de With en de Nieuwe Binnenweg.

Hoogbouwvisie 2019

Op 12 december 2019 is door de gemeenteraad de Hoogbouwvisie vastgesteld. Het betreft een actualisatie van het beleid dat werd vastgesteld op 16 maart 2011, waarbij het aantal gebieden is toegevoegd aan de bestaande zone. Uit deze visie volgt dat de noodzaak van verdere verdichting in Rotterdam onomstreden is. Alleen door verdere verdichting en hoogbouw kan aan de vraag naar de combinatie van woningen, openbare ruimte en kantoren tegemoet worden gekomen.

De visie geeft niet de exacte hoogbouwlocaties aan, maar vormt een toetsingskader waarbinnen naar hoogbouwlocaties kan worden gezocht. In bestemmingsplannen zullen deze locaties nader worden gedefinieerd en uitgewerkt. De locatie van The View is in de nieuwe visie ook aangeduid als hoogbouwzone. Toetsing aan de hoogbouwvisie is daarbij noodzakelijk bij gebouwen met een grotere hoogte dan 70 meter. Aspecten als windhinder, bezonning en inpassing in het bestaande stedelijk weefsel (bebouwing en openbare ruimte) zullen daarbij in de besluitvorming moeten worden afgewogen. Met de Hoogbouwvisie 2019 wordt niet alleen op meer plekken hoogbouw mogelijk gemaakt, maar is ook een nieuw hoofdstuk toegevoegd aangaande het te realiseren gebouw zelf. Het tegengaan van ondermijnend gedrag en faciliteren van ontmoeting tussen bewoners staat hierbij centraal. Daarnaast is in 2022 nog een addendum aan de hoogbouwvisie toegevoegd. Dit betreft de zogenoemde XXL-regeling, waarbij is bepaald dat in enkele gevallen afgeweken kan worden van de maximale diagonale maat van 42 meter.

Welstandsnota Rotterdam

Op 11 oktober 2012 is de Welstandsnota Rotterdam in werking getreden. Hierin is het welstandsbeleid vastgelegd; dit beleid is echter afhankelijk van de plek waar gebouwd gaat worden. Elk soort gebied heeft immers specifieke kenmerken en daardoor ook specifieke welstandsregels. In de koepelnota is dan ook onderscheid gemaakt in verschillende gebiedstypen.

Het projectgebied inclusief de directe omgeving valt binnen het welstandsniveau 'ontwikkeling' en wordt getypeerd als 'rivierlocatie'. Vanwege de ligging worden deze locaties aangemerkt als van groot belang voor het aanzien van de stad. De aanwezige bebouwing is dan ook van invloed op verschillende schaalniveaus. Uitgangspunt bij herontwikkeling van deze locaties is de ruimtelijke continuïteit van de rivier en/of het havenbekken en het in stand houden en/of versterken van het eigen (historisch bepaalde) karakter van deze gebieden. De architectonische eenheid bestaat uit een blok of een ensemble van onderling verschillende gebouwen. Nieuwbouw contrasteert met bestaande gebouwen in vormgeving, maar vertoont een (vaak grote) overeenkomst in maat en schaal. Materiaal, kleur en detaillering zijn hierbij op elkaar afgestemd om de grote schaal te versterken. Uitbreidingen in eigenzinnige vormtaal zijn goed mogelijk, waarbij een verband moet zijn met de architectuur van de

omgeving. Daarnaast is veel aandacht voor detaillering en de overgang tussen het gebouw en de openbare ruimte.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen het gemeentelijk beleid. Hoewel het feitelijk geen deel uitmaakt van het Masterplan Rijnhaven, speelt het vanwege de ligging wel een nadrukkelijke rol binnen de realisatie daarvan. Wat betreft uitstraling en functies, waaronder ook de realisatie van commerciële voorzieningen, sluit het aan op de toekomstige vraag en verwachtingen van bewoners en biedt de ontwikkeling mogelijkheden voor een nieuwe moderne winkelconcentratie in de Pols van Katendrecht. De ontwikkeling zal daarbij ook opnieuw ruimte bieden aan de supermarkt die tijdelijk is verplaatst naar een naastgelegen locatie. De ontwikkeling leidt tevens tot de realisatie van een type woning dat aansluit bij de vraag en daarmee de gemeentelijke doelstelling om over complete woonmilieus te beschikken. Toetsing aan het welstandsniveau vindt plaats op het moment dat de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' is ingediend.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

De beoogde ontwikkeling betreft de bouw van 262 woningen in het stedelijk gebied van Rotterdam (zie § 3.2). De locatie was voorheen volledig bebouwd waardoor geen sprake is van nieuw ruimtebeslag. De behoefte aan woningen blijkt uit de meest actuele provinciale Woningbehoefteraming (WBR2023). Deze provinciale prognose is bedoeld als "neutrale" kwantitatieve basis voor het provinciale woningbouwbeleid. Voor elke regio is berekend hoeveel extra woningen er nodig zijn. De WBR is een scenarioberekening van een demografisch model, waarbij (o.a.) wordt gerekend met 'binnenlands migratiesaldo nul' per gemeente. Op basis van deze raming blijkt de woningbouwproductie ten opzichte van de afgelopen jaren flink naar boven is bijgesteld. Uit de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt evenwel dat het uitgangspunt "binnenlands migratiesaldo nul" in Rotterdam niet opgaat; de groei van Rotterdam wordt immers voor een belangrijk deel óók veroorzaakt door de vestiging van mensen van buiten de stad. De vraag naar woningen is in werkelijkheid dan ook groter, vandaar in het Rotterdamse coalitieakkoord het opschroeven van de woningbouwproductie een belangrijk beleidsvoornemen is.

De commerciële ruimtes in het project dragen op deze centraal gelegen locatie bij aan een levendige en aantrekkelijke omgeving met voldoende aanbod aan voorzieningen, passend op een dergelijke locatie. Het totaal opgenomen commercieel programma (zie § 3.2.3) bedraagt ca. 6.500 m² BVO. Dit programma wordt mede gebruikt voor de terugkeer van de tijdelijk elders ondergebrachte supermarkt die ruimschoots past binnen het totale detailhandelsprogramma wat op grond van het bestemmingsplan reeds is toegestaan (zie naast § 3.2.3 ook § 1.3). De overige m² worden ingezet voor commerciële ruimtes, waaronder kantoren en/of horeca die reeds voorzien zijn in het bestemmingsplan. De functies zijn

ondersteunend aan de intensivering van de nieuwe centrumstedelijke woonomgeving met vele duizenden woningen die in dit deel van de stad in ontwikkeling zijn. Bovendien zijn de functies zeer strategisch gelegen, direct naast metrostation Rijnhaven. Daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Zoals ook aangegeven in § 2.2 is het project tevens opgenomen in het op 4 maart 2025 door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale woningbouwprogramma. Hiermee wordt voldaan aan de in artikel 7.44 en artikel 7.45 onder b van de provincie Omgevingsverordening opgenomen regels over een afgestemde regionale behoefte en is gemotiveerd dat er een behoefte is aan de nieuwe woningen. De herontwikkeling past dan ook binnen de uitgangspunten van het nationaal en provinciaal beleid.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

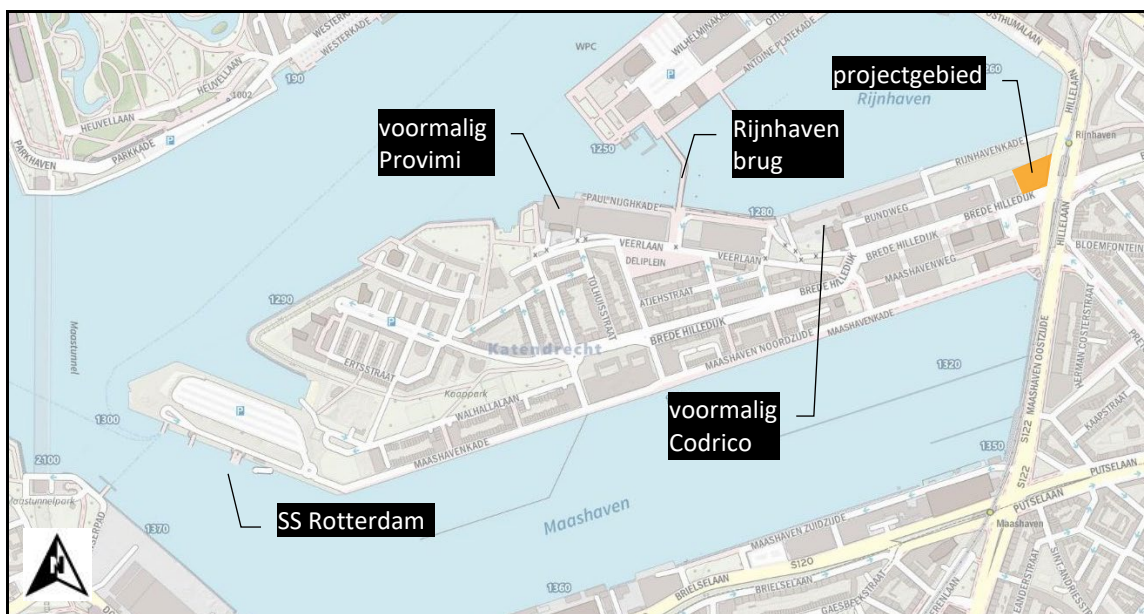
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 Omgeving en huidige gebruik

3.1.1 Katendrecht

Katendrecht is in de loop van de 15^e eeuw ontstaan en kende van oorsprong een agrarisch karakter. Vanwege de ligging en de omringende vruchtbare polders, werd Katendrecht een relatief welvarend dorp en een zomerverblijfplaats voor de Rotterdamse elite. In 1895 werd de gemeente Charlois - en daarmee ook Katendrecht - geannexeerd door de gemeente Rotterdam, ten faveure van de uitbreiding van de haven. In hetzelfde jaar werd ook begonnen met de realisatie van de Maas- en Rijnhaven. Hiervoor werd een groot deel van Katendrecht gesloopt, waardoor van het landelijke dorp weinig over bleef. Katendrecht was een schiereiland geworden met spoorwegen, loodsen, silo's en kleine arbeiderswoningen. De wijk verviel tot een louche buurt en heeft dit imago lang vastgehouden. Tot ver in de jaren 80 van de vorige eeuw stond Katendrecht bekend als 'rosse' buurt en Chinatown.

Recente vernieuwingen hebben de wijk sterk veranderd. Veel oude huurwoningen zijn reeds opgeknapt en/of verkocht en de zuidzijde van Katendrecht is getransformeerd tot een groene kade met wandelpromenade. Hier bevindt zich ook het voormalige passagiersschip 'SS Rotterdam'. Ook aan de noordzijde hebben diverse transformaties de wijk een beter imago gegeven. Zo is een directe verbinding gerealiseerd met de Wilhelminapier (Rijnhavenbrug) en zijn industriële activiteiten verhuisd naar andere havenlocaties. De vrijgekomen ruimte is hierbij ingevuld met andere functies, zoals de herontwikkeling van de Fenixloodsen. Recent hebben ook de laatste twee nog havengerelateerde bedrijven, Provimi en Codrico, de deuren gesloten. Voor beide zijn inmiddels concrete plannen in voorbereiding om een ander programma te realiseren.



Afbeelding 4: Het schiereiland Katendrecht.

3.1.2 Katendrecht-Pols

Het projectgebied is gelegen in een gebied dat bekend staat als ‘de pols van Katendrecht’, een smalle landtong die aan beide zijden is omgeven door de weidsheid van grote havenbekkens. Aan de noordzijde betreft het de Rijnhaven en aan de zuidzijde de Maashaven. Deze havenbekkens hebben aan de wieg gestaan van de groei van Rotterdam tot wereldhaven. De oorspronkelijke ruimtelijke structuur kenmerkte zich door een zogenoemde ‘4-slag’: in de lengterichting van de Pols was sprake van vier stroken (bedrijfs)bebouwing die van elkaar werden gescheiden door infrastructuur. De centrale as werd gevormd door de Brede Hilledijk.

De bedrijfsbebouwing was veelal direct tegen elkaar geplaatst, waardoor het aantal zichtlijnen naar de havenbekkens beperkt was. Een groot deel van de bebouwing was ‘tweezijdig’, bestaande uit één of twee bouwlagen. Uit onderstaande afbeelding blijkt echter dat veel van de vroegere bedrijfsbebouwing inmiddels is gesloopt. Alleen in het gebied ten noorden van de Brede Hilledijk is nog een deel van de oorspronkelijke bedrijfsbebouwing te vinden, zoals Pakhuis Santos en de fabrieksgebouwen van het voormalige Codrico. Dit complex is een markant beeldmerk van Katendrecht en van verre zichtbaar. Dit geldt ook voor Santos, waar vanaf de zomer van 2025 het Nederlands Fotomuseum is gevestigd.



Afbeelding 5: Situatie Katendrecht-Pols 2021.

Het Polsgebied kent een aantal voorzieningen, waaronder een supermarkt en een politie-bureau. De supermarkt was altijd op de locatie van het huidige projectgebied gevestigd, maar is nu gehuisvest in een tijdelijk onderkomen in afwachting van de nieuwbouw. Aan de zuidkant van het polsgebied bevindt zich een middelbare school en in de plinten van de relatief nieuwe gebouwen *Cobana* (375 woningen) en *De groene Kaap* (450 woningen), beide gelegen aan de Brede Hilledijk, zijn enkele ruimtes gerealiseerd voor commerciële voorzieningen. Recent is ook de bouw gestart voor *De Bund*, eveneens gelegen aan de Brede Hilledijk. *De Bund* voorziet in 482 woningen en (commerciële) voorzieningen in de plint.

Metrostation Rijnhaven ligt direct ten oosten van het projectgebied. Aan de noordzijde van het projectgebied zijn, zoals eerder aangegeven de bouwwerkzaamheden reeds afgerond voor *The View 1 west* (Bay House) en *The View 1 East* (hotel). De 110 woningen in de Bay House zijn inmiddels opgeleverd en het hotel verwacht in de zomer van 2026 haar deuren te openen. In de plint van beide gebouwen is ruimte voor horeca en detailhandel.

Cultuurhistorie

Het projectgebied zelf betreft reeds enige tijd een onbebouwd terrein. De voormalige supermarkt is tijdelijk verplaatst om ruimte te maken voor de bouwactiviteiten.

Van enige cultuurhistorische waarde op de planlocatie zelf is dan ook geen sprake. Wel is het plan gelegen naast het Rijksmonumentale Pakhuis Santos, vernoemd Braziliaanse koffie. Dit in 1901 gebouwde pakhuis in sobere eclectische stijl (architecten J.P. Stok Wzn. en J.J. Kanter) is recent verbouwd ten behoeve van het Nederlands fotomuseum. Met de realisatie van The View 2 krijgt het gebouw een waardige buurman die qua aangrenzend volume op het gebouw is afgestemd.



Afbeelding 6: De voormalige bebouwing binnen het projectgebied met de op de achtergrond de zijgevel van pakhuis Santos.

3.2 De voorgenomen herontwikkeling

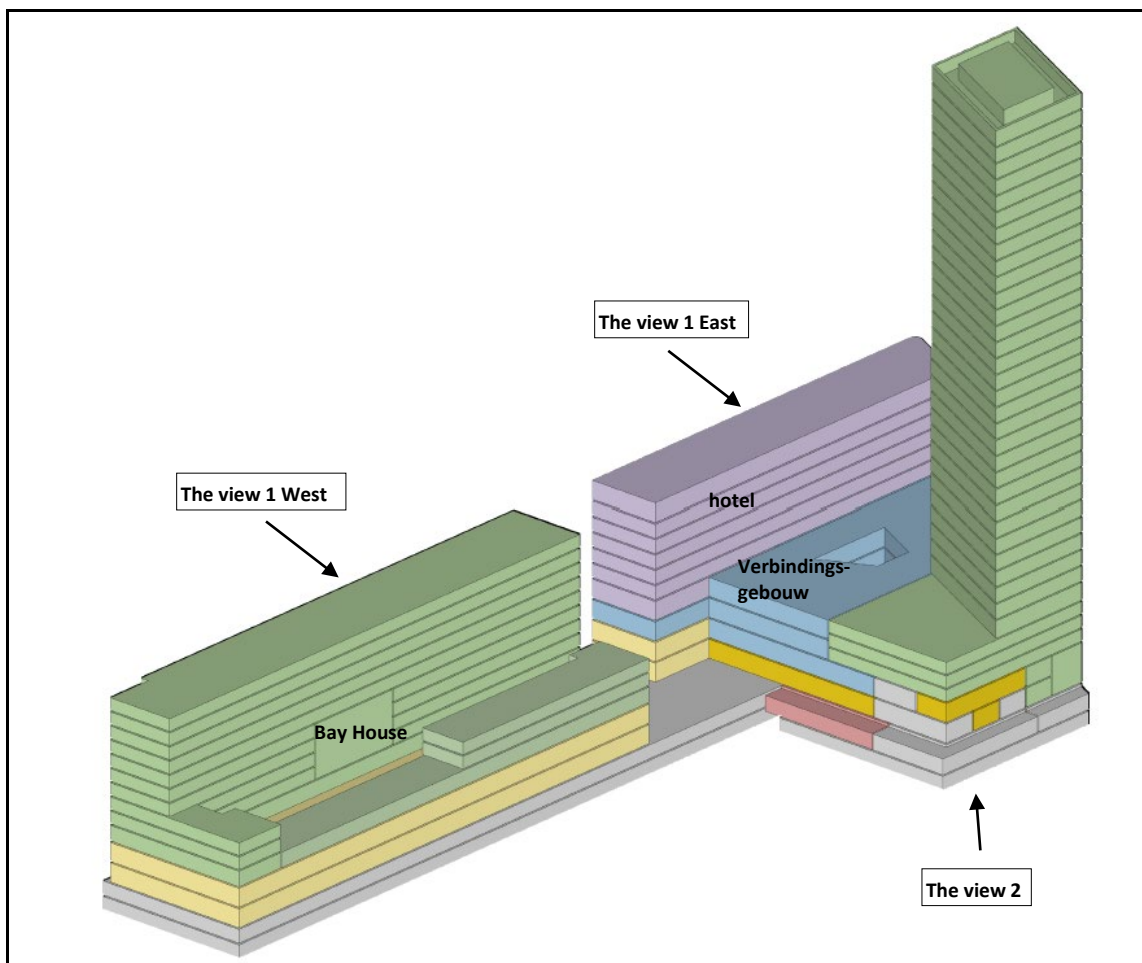
3.2.1 Herontwikkeling Katendrecht-Pols

Beleidsmatig wenst de gemeente het polsgebied te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied met wonen als meest voorname functie. Het is de intentie om hoogstedelijk wonen in robuuste gebouwen te realiseren, gecombineerd met bedrijvigheid en uitzicht op de omringende havenbekkens. Dit sluit ook goed aan op de ontwikkeling van de Rijnhaven tot hoogstedelijk gebied met een nieuw stadspark direct ten noorden van The View. De geschiedenis van het gebied en de bijzondere kwaliteiten van de locatie liggen aan de basis van de ontwikkelingen, die inmiddels in volle gang zijn. Diverse gebouwen zijn reeds gerealiseerd of bevinden zich in de realisatiefase. De realisatie van de laatste fase van The View is een volgende stap, passend binnen de ambitie. Binnen het ruimtelijk concept blijft de Brede Hilledijk de centrale as en hoofdontsluiting met hoogteaccenten aan weerszijden. Daarbij wordt geborgd dat vanuit de bebouwing aan de Zuidzijde van de Pols voldoende zichtlijnen behouden blijven op de Rijnhaven.

3.2.2 *Het project 'The View of Rotterdam'*

Zoals reeds beschreven bestaat de ontwikkeling van 'The View of Rotterdam' uit twee fasen. De te realiseren gebouwen vormen wel een eenheid, wat mede tot uiting komt in de materialisatie, kleurstelling en detaillering.

De eerste fase bestond uit de reeds gerealiseerde gebouwen *Bay House* en het oostelijk daarvan gelegen hotel. Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich uitsluitend op de ontwikkeling van de tweede fase van het project, ter plaatse van de voormalige vestiging van de supermarkt. Omdat de ontwikkeling niet geheel past binnen de van toepassing zijnde bestemmingen (zie § 1.3), wordt een ruimtelijke procedure doorlopen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo.



Afbeelding 7: Bay House en het hotel (beide behorend tot fase 1 van het project) zijn reeds opgeleverd, inclusief een klein deel van het verbindingsgebouw. Deze onderbouwing richt zich op de tweede fase; The View 2.

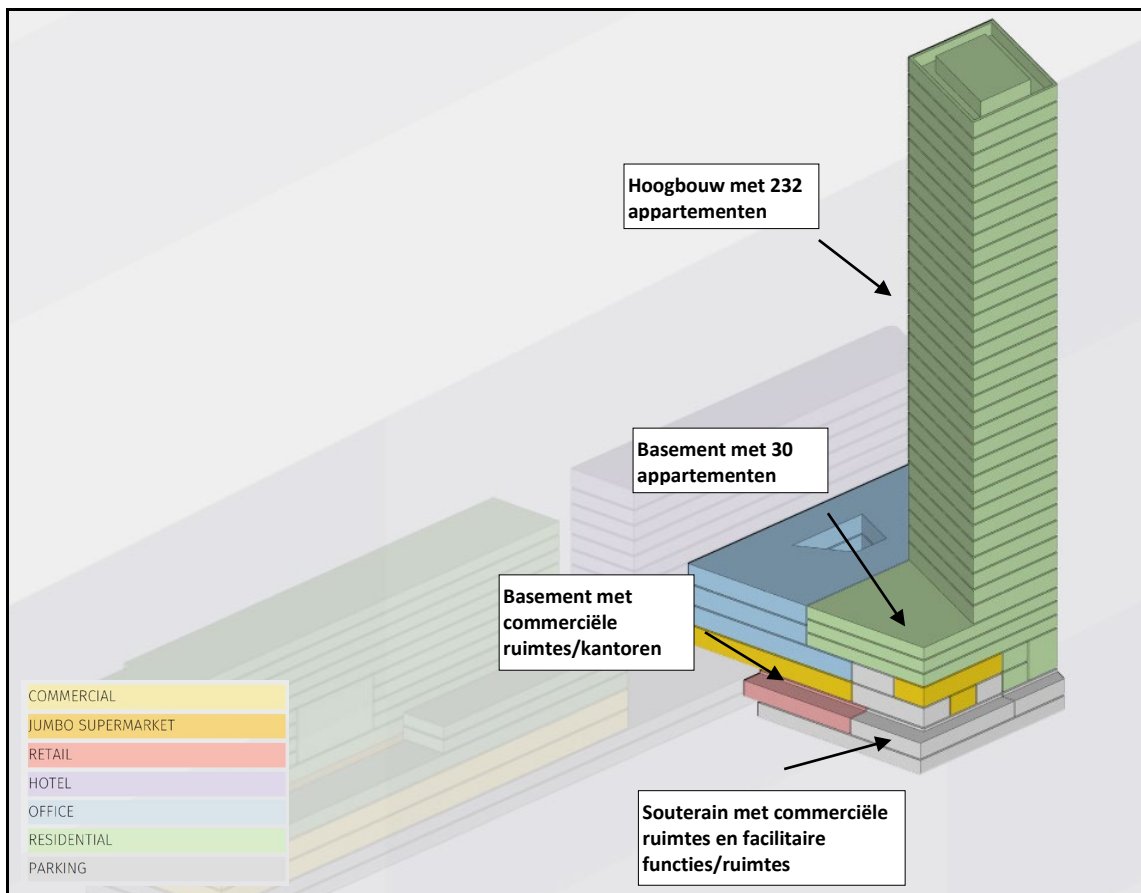
3.2.3 *De beoogde ontwikkeling binnen het projectgebied*

Aansluitend op de gebouwen uit de eerste fase, kent ook de tweede fase een stedelijke plint met een gevarieerde (commerciële) invulling. Voor de exacte oppervlaktes wordt verwezen naar de bijlagen van het bouwplan. Tot de commerciële invulling behoort in ieder geval de terugkeer van de supermarkt die tevens fungeert als grote publiekstrekker. In totaal wordt ongeveer 3.000 m² BVO aan detailhandel (uitsluitend supermarkt) voorzien, wat ruimschoots past binnen wat het bestemmingsplan reeds toestaat. Op grond van de geldende bestemming Detailhandel (zie § 1.3) is immers ca. 3.700 m² BVO aan detailhandel toegestaan. Naast detailhandel is ca. 350 m² BVO aan horeca voorzien en ca. 3.200 m² BVO aan kantoren.

De onderbouw vormt via het ‘verbindingsgebouw’ één geheel met de gebouwen uit de eerste fase, waardoor op maaiveld geen sprake is van een tussenruimte. Deze onderbouw begeleidt zowel de openbare ruimte van de tussenstraten, de kade, de Hillelaan als de Brede Hilledijk. Wat betreft de hoogte van dit bouwdeel is rekening gehouden met de zogenaamde ‘Rotterdamse laag’; in dit geval is dat circa 19 meter hoog, waarmee het gebouw herkenbaar blijft binnen het stedelijk weefsel. Bovenop de onderbouw is een woongebouw voorzien dat reikt tot een hoogte van ca. 130 meter, passend bij het hoogstedelijke karakter van de Pols en de toekomstige ontwikkelingen rond de Rijnhaven, de positie aan de centrumstedelijke as (Hillelaan) en de hoogbouwvisie. Voor de toren geldt dat wordt voldaan aan de maximaal toegestane diagonalen (56 meter tot een hoogte van 70 meter en daarboven 42 meter). De toren staat daarbij op de hoek van de rooilijnen Hillelaan en Brede Hilledijk.

Het project voorziet in de bouw van 262 woningen, waarvan 25% in het middensegment (koop en huur). In het Regioakkoord Rotterdam 2022 en de Realisatieagenda regio Rotterdam 2023 heeft de gemeente zich tot doel gesteld, om toe te werken naar een bouwproductie met 65% betaalbare woningen. Gedurende de afspraakperiode loopt het aandeel dan ook op. De afspraken hebben betrekken op de stedelijke programmering als geheel; niet elke locatie binnen de gemeente heeft eenzelfde aandeel betaalbaar (sociaal en/of middensegment).

Gedurende planvorming voor The View 2 is het aantal woningen toegenomen, en is een aandeel “betaalbaar” aan het plan toegevoegd. Daardoor is het aandeel betaalbare woningen gestegen van 0% in de oorspronkelijke opzet naar 25% in het huidige plan. Het plan met deze programmering is opgenomen in het (regionale) woningbouwprogramma.



Afbeelding 8: Verdeling van de functies over het gebouw.

Zoals aangegeven in § 2.3 heeft de gemeenteraad op 12 december 2019 een actualisatie vastgesteld van de Hoogbouwvisie. Daarbij is ook de Pols van Katendrecht toegevoegd waar hoogbouw (meer dan 70 meter) is toegestaan. De ontwikkeling past in de hoogbouwvisie, inclusief het bijbehorend addendum van 2022. De ontwikkeling ligt in de hoogbouwzone van de binnenstad. De XXL-regeling in de Hoogbouwvisie is van toepassing verklaard, aangezien de maximale diagonale vorm de 42 meter wordt overschreden. Omdat conform de Nota van Uitgangspunten gekozen is voor schijfvormige accenten en de rooilijnen Hillelaan en de Brede Hilledijk worden gevolgd wordt ingestemd met de voorgestelde verschijningsvorm van de ontwikkeling en toepassing van de XXL-regeling. Daarvoor gelden dan wel een aantal voorwaarden die van belang zijn voor de ruimtelijke inpassing: windhinder en bezonning. Deze aspecten dienen te worden meegenomen bij de besluitvorming en zijn in het kader van de ruimtelijke procedure onderzocht.

Windhinder

Voor windhinder en windgevaar geldt geen formele, landelijke vastgestelde eis. Wel wordt voor de beoordeling veelal gebruik gemaakt van de NEN 8100. Hierin worden criteria gegeven voor het beoordelen van het windklimaat in de bebouwde omgeving. De eis bij deze beoordeling van het lokale windklimaat is gebaseerd op de volgende twee onderdelen:

- windhinder, waarbij als drempelwaarde een uurgemiddelde windsnelheid van 5 m/s wordt aangehouden. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke;
- windgevaar, waarbij een drempelwaarde geldt van een uurgemiddelde windsnelheid van 15 m/s. Bij hogere windsnelheden kan sprake zijn van gevaarlijke situaties, zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke, of beperkt risico op windgevaar.

In de gemeentelijke Hoogbouwvisie is aangegeven, dat in de ontwerpfase van een bouwplan een windhinderonderzoek wordt uitgevoerd. In een dergelijke studie dient aangegeven te worden in hoeverre het bouwplan aansluit bij studies uitgevoerd voor ontwikkelgebieden of kwartieren. Tevens moet aangetoond worden op wat voor manieren het gebouw kan zorgen dat de windcriteria niet worden overschreden of zelfs kan bijdragen aan verbetering van het windklimaat.

Voor de ontwikkeling van The View fase 2, is het windklimaat beoordeeld (zie daarvoor de bijlagen van de bouwaanvraag) op basis van de meetgegevens uit de windtunnel, de windstatistiek van de betreffende locatie en de grenswaarden betreffende windhinder en windgevaar. Hierbij zijn de meetpunten bij de hoofdentrees beoordeeld met het criterium voor 'slenteren', waarbij een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd. De overige meetpunten zijn beoordeeld met het criterium voor 'doorlopen'. Het criterium voor 'langdurig zitten' is niet toegepast omdat deze hier niet van toepassing is. In het model is geplande bebouwing in de omgeving, onder andere beide gebouwen van The View fase 1, als gerealiseerd meegenomen. In de situatie dat deze bebouwing er nog niet is, kan het windklimaat op een aantal punten significant afwijken. Dat is niet reëel aangezien de gebouwen hun voltooiing reeds naderen.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het te verwachten windklimaat op het maaiveld is op de meeste punten goed tot matig.

- In het gebied ten zuiden van de toren is het windklimaat ten gevolge van valwinden van de toren matig, lokaal net slecht. Er wordt geadviseerd het windklimaat hier te verbeteren door het aanbrengen van voldoende begroeiing in de vorm van bomen en bijvoorbeeld planten bakken.
- Op het perron van de metro is het te verwachten windklimaat slecht, waarbij sprake is van een beperkt risico op windgevaar. Gezien de open ligging aan de haven zal ook in de huidige bebouwingssituatie het windklimaat op het perron slecht zijn voor slenteren. Door het plaatsen van een scherm aan de westzijde van het spoor is het windklimaat op het perron effectief te verbeteren.
- Bij de entrees aan de zuidzijde van het plan is het windklimaat zonder aanvullende maatregelen slecht voor slenteren. Er wordt geadviseerd het windklimaat bij deze entrees te verbeteren door het treffen van lokale windafschermende maatregelen door het plaatsen van een windscherm, eventueel gecombineerd met een luifel, of de entree te verplaatsen naar een plaats met een gunstiger windklimaat.



Afbeelding 9: Impressie van het eindbeeld van de beoogde toren.

Bezonning

In Nederland is er geen landelijke wetgeving op gebied van beschaduwing. De Gemeente Rotterdam hanteert een eigen Afwegingskader Bezonning om de impact voor bestaande woningen te beoordelen. Tevens zijn in de gemeentelijke hoogbouwvisie (2019 en het addendum uit 2022) eisen voor de publieke omgeving opgenomen. Op basis van deze kaders is de invloed van het project naar de omgeving beoordeeld.

De toetsing van The View II aan de eisen uit de Hoogbouwvisie laat zien dat voor sunspot 33 geen afname van bezonning optreedt in het maatgevende tijdvak tussen 12:00 en 17:00 uur gedurende de periode 21 maart – 21 september, waardoor deze sunspot voldoet aan de eis. Voor de representatieve ruimte 32 blijkt de gemiddelde bezonning op de toetsmomenten hoger dan de minimale vereisten: op 21 juni is gemiddeld 5,0 uur bezonning aanwezig en op 21 september 4,3 uur, waarmee aan de grenswaarden wordt voldaan. In de basiskwaliteitszone zijn lokaal afnames van meer dan twee uur zichtbaar, met name bij de Posthumalaan. Deze verslechtingen worden echter grotendeels veroorzaakt door andere ontwikkelingen in de omgeving. De bijdrage van The View II aan deze afname van de basiskwaliteit blijft onder de maximale norm van twee uur. Uit de analyse volgens het Afwegingskader Bezonning Rotterdam volgt dat alle omliggende woningen na realisatie van The View II nog steeds ten minste twee uur directe bezonning per dag hebben op de relevante gevels. Er wordt geconcludeerd dat The View II qua bezonning geen belemmering vormt binnen de kaders van het Rotterdamse afwegingskader.

3.2.4 *Verkeer en parkeren*

Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied is het wenselijk het autogebruik en het aantal parkeerplekken te beperken. Daarom wordt sterk ingezet op alternatieve vormen van mobiliteit. Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan, met directe en veilige verbindingen naar onder andere metrostation Rijnhaven, dat op slechts 50 meter afstand ligt. Onderstaand wordt nader ingegaan op zowel de mobiliteitskeuzes als de bijbehorende parkeervoorzieningen.

Parkeren

Per 30 april 2025 is de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025 in werking getreden. Omdat de aanvraag echter al dateert van voor 2023 is het overgangsrecht van toepassing. Op basis van de geldende beleidsregeling ten tijde van de aanvraag (Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022) valt de projectlocatie binnen Zone A – Hoogstedelijk gebied, wat voor het beoogde programma resulteert in een parkeereis van 200 autoparkeerplaatsen. Omdat het plangebied binnen 400 meter van metrostation Rijnhaven ligt, is gebruikgemaakt van de beleidsruimte om deze eis met 30% te reduceren. Daarnaast wordt voor de functies kantoor, restaurant en supermarkt uitgegaan van dubbelgebruik van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Na toepassing van zowel de OV-reductie als de reductie door dubbelgebruik bedraagt de benodigde parkeercapaciteit 134 autoparkeerplaatsen. Omdat de ondergrondse tweelaagse parkeergarage van de reeds gerealiseerde eerste fase van het project een overcapaciteit kent, hoeft deze slechts beperkt te worden uitgebreid om aan het aantal benodigde parkeerplaatsen voor The View 2 te voldoen. Onder de nieuwbouw komen zodoende slechts 47 nieuwe parkeerplaatsen, de overige 87 bevinden zich binnen de al bestaande. Daarin wordt tevens ruimte geboden voor fietsparkeren, waarbij het overgrote deel (335) wordt opgelost in een priveberging. Alleen voor de kleinere studio's zal sprake zijn van 64 fietsparkeerplekken in een gemeenschappelijke berging. Daarnaast is sprake van 62 fietsparkeerplekken in de berging die behoort tot de kantoren, 13 in de berging van de supermarkt en 7 in de berging van het restaurant. Daarmee wordt volledig voldaan aan de parkeernormen (auto en fiets), zoals nader onderbouwd in het 'Overzicht parkeerbehoefte VIEW 2' die deel uitmaakt van de gelijktijdig ingediende bouwaanvraag.

Omdat het gebouw conform gemeentelijk parkeernormenbeleid voorziet in de eigen parkeerbehoefte, komen toekomstige bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor straatparkeren. In de wijk is parkeerregulering van toepassing. Daarmee wordt voorkomen dat extra parkeerdruk in de openbare ruimte ontstaat.

Mobiliteit

De ontwikkeling van The View 2 staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van de integrale gebiedsontwikkeling op de Pols van Katendrecht, tezamen met onder meer De Bund en Codrico. Voor deze samenhangende ontwikkelingen is een gezamenlijke mer-beoordeling uitgevoerd (zie § 4.11), waarin de cumulatieve effecten op onder meer mobiliteit, verkeersveiligheid en leefomgeving integraal zijn onderzocht. In dat kader is een verkeerskundige analyse uitgevoerd naar de toekomstige verkeersafwikkeling¹, met specifieke aandacht voor de twee hoofdkruispunten van Katendrecht, namelijk het kruispunt Brede Hilledijk – Hillelaan en het kruispunt Maashaven Noordzijde – Hillelaan. Uit deze onderzoeken volgt dat een verkeersveilige en aanvaardbare afwikkeling van het verkeer mogelijk is, mits de definitieve inrichting zorgvuldig wordt uitgewerkt conform de geldende CROW-richtlijnen². Daarmee is reeds op gebiedsniveau vastgesteld dat de voorziene ontwikkelingen verkeerskundig inpasbaar zijn.

Ten aanzien van The View 2 geldt bovendien dat de feitelijke mobiliteitstoename beperkt is. Zoals aangegeven, worden slechts 47 extra parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van het bestaande aantal in de parkeervoorziening van The View 1. Hiermee is sprake van een marginale uitbreiding van de parkeercapaciteit binnen een reeds functionerende stedelijke parkeervoorziening. Van belang is dat deze aanvullende parkeerplaatsen volledig gebruikmaken van de bestaande in- en uitritconstructie. De verkeersafwikkeling blijft derhalve identiek aan de bestaande situatie.

Het laden en lossen ten behoeve van de ontwikkeling wordt, in tegenstelling tot de huidige situatie bij de tijdelijke supermarkt, volledig op eigen terrein opgelost. De bevoorrading vindt plaats via een separate in- en uitrit aan de Brede Hilledijk, waardoor geen gebruik wordt gemaakt van de openbare rijbaan of omliggende verblijfsruimte voor laad- en losactiviteiten. Hiermee wordt voorkomen dat hinder of verkeersonveilige situaties in de openbare ruimte ontstaan. Mobiliteit vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

¹ RoyalHaskoningDHV, Simulaties Hillelaan, BJ2298-MI-RP-240123-1701, 15 maart 2024.

² CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte in Nederland.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor dit plan, van belang zijn. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren. Veel aspecten zijn reeds verantwoord op grond van het vigerende bestemmingsplan. Onderstaand wordt daarop ingegaan en, indien van toepassing, aandacht geschonken aan nader uitgevoerde onderzoeken.

4.1 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het projectgebied is buitendijks gelegen en maakt daardoor deel uit van het beheersgebied van Rijkswaterstaat.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2 & Rotterdams Weerwoord). Deze beleidsplannen zijn er allemaal in hoofdzaak op gericht, dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld moeten worden. Deze beleidsterm heeft dan ook vooral betrekking op het zoveel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd. Hierbij speelt de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' een belangrijke rol.

Vanwege de buitendijkse ligging is de Waterwet van toepassing. Het projectgebied maakt echter deel uit van het zogenaamde vrijstellingsgebied voor de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk, zoals weergegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. De Waterwet vormt dan ook geen belemmering. Omdat het projectgebied buitendijks is gelegen, is geen sprake van een compensatieverplichting bij een toename van het verhard oppervlak. Van een dergelijke toename is overigens geen sprake, omdat het projectgebied in de bestaande situatie al volledig verhard was.

Het rioolstelsel in Katendrecht-Pols betreft een gemengd systeem. Dit betekent, dat het huishoudelijk afvalwater gezamenlijk met het hemelwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering (AWZI). Voor het rioleringsdistrict waar het projectgebied deel van uitmaakt, is dit AWZI Dokhaven. Het nieuwe gebouw wordt tot aan de perceelsgrens voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Vervolgens zal het afvalwater op het reeds aanwezige gemengde rioleringsstelsel worden geloosd. Daar waar mogelijk wordt het hemelwater afgekoppeld en rechtstreeks geloosd op het oppervlaktewater (Rijnhaven).

De dichtstbijzijnde waterkering in de omgeving van het projectgebied betreft de primaire waterkering ter hoogte van de Maashaven Oostzijde / Hillelaan. De bijbehorende kern- en beschermingszones strekken zich niet tot het projectgebied uit, waardoor vanuit de Keur van het hoogheemraadschap geen beperkingen gelden. Voor de waterveiligheid in het gebied wordt gekeken naar het risico van een overstroming. Dit risico bestaat uit de kans op een overstroming vermenigvuldigd met de gevolgen. De kans dat een overstroming plaatsvindt, wordt bepaald door het waterpeil in de Nieuwe Maas en de maaiveldhoogte van het

projectgebied. De waterhoogte bij het projectgebied is (bij een herhalingsdijk van 1 keer in 4.000 jaar) berekend op 3,4 meter boven NAP. Volgens de AHN ligt het maaiveld in het projectgebied op een hoogte van circa 3,4 tot 3,5 meter boven NAP, zodat hier nauwelijks kans is op overstroming. Het aspect 'water' staat de vergunningverlening niet in de weg.

4.2 Milieuzonering

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

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

In het bestemmingsplan "Katendrecht-Pols" wordt gesteld dat het plangebied moet worden gezien als een gemengd gebied. Uitzondering vormt het terrein van Codrico, dat onderdeel van een industriegebied is. Dit houdt in dat binnen het plangebied activiteiten in de milieucategorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Specifiek voor Codrico gold een uitzondering tot milieucategorie 4, maar inmiddels zijn de bedrijfsactiviteiten beëindigd en is voor de locatie een nieuw bestemmingsplan vastgesteld dat hoofdzakelijk voorziet in de bouw van woningen.

Aan de noordkant van de Brede Hilledijk is nog altijd één (auto)bedrijf in milieucategorieën 3 aanwezig, maar ook voor deze locatie geldt een herontwikkeling in voorbereiding is. Het gebied Katendrecht-Pols ondergaat dan ook een transformatie van een industriegebied naar een gemengd stedelijk gebied met woningen en bijpassende voorzieningen. Bij volledige planrealisatie zijn in het plangebied alleen bedrijven tot maximaal milieucategorie 2 aanwezig (zoals de van het bouwplan onderdeel uitmakende commerciële voorzieningen), verenigbaar met een woonfunctie. Tot die tijd zal niet aan alle indicatieve afstanden van woningen tot bedrijven kunnen worden voldaan. Vanwege de stedelijkheid en het industriële verleden van het plangebied wordt dit door de gemeente Rotterdam als acceptabel gezien. In de omgeving van Katendrecht-Pols zijn geen bedrijven gesitueerd waarvan de indicatieve afstanden tot woningen over het plangebied liggen. Het aspect 'milieuzonering' staat de vergunningverlening niet in de weg.

4.3 Geurhinder

Geur wordt gemeten door geurpanelen en conform de Nederlandse emissierichtlijn weergegeven in geureenheden per kubieke meter (ge/m^3). Één ge/m^3 is gelijk aan de concentratie die de helft van een geurpaneel nog net kan onderscheiden van geurvrije lucht. Doordat geurhinder sterk afhankelijk is van de soort geur en bij de bepaling van het aantal geureenheden alleen wordt uitgegaan van het feit of een geur door 50% van een paneel wel of niet wordt geroken, blijft geurhinder een subjectief gegeven.

In de regio Rijnmond is vaak sprake van een cumulatie van geur, waarbij blijkt dat de contour van 1 ge/m³ als 98-percentiel³ bijna het gehele Rijnmondgebied bestrijkt. De provincie Zuid-Holland heeft specifiek voor het Rijnmondgebied een geurbeleid ontwikkeld, dat is vastgelegd in de Geuraanpak Kerngebied Rijnmond. Deze aanpak is voor de Rotterdamse situatie vertaald in de Rotterdamse Beleidsregels, waarbij drie maatregelniveaus worden gehanteerd:

1. buiten de terreingrens mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn;
2. ter plaatse van een geurgevoelige locatie (woningen, scholen) mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn;
3. ter plaatse van een geurgevoelige locatie mag geen geuroverlast veroorzaakt worden door de inrichting.

Na het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten van Provimi, Codrico en recent ook Quaker Oats, bevinden zich in de omgeving van het projectgebied inmiddels geen bedrijven meer die geurhinder veroorzaken. Het aspect 'geur' staat de vergunningverlening dan ook niet in de weg.

4.4 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende bronnen, zoals wegverkeer, railverkeer en industrie. Voor deze vormen van geluid zijn normen vastgesteld die aangeven welke geluidsbelasting maximaal aanvaardbaar is bij geluidsgevoelige functies, waaronder woningen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties hebben betrekking op zowel nieuw te realiseren geluidsgevoelige functies als op functies die zelf nieuwe geluidbelasting veroorzaken.

Het beoogde bouwplan leidt tot de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, namelijk woningen. Deze zijn gelegen binnen de toetsingszone van enkele zoneplichtige (spoor)wegen, alsook binnen de toetsingszone van een gezondeer industrieterrein. Vandaar dat ten aanzien van deze bronnen een akoestisch onderzoek is uitgevoerd (opgenomen als bijlage bij de bouwaanvraag).

Wegverkeerslawaa

Het projectgebied ligt binnen de toetsingszone van meerdere zoneplichtige wegen. Voor woningen en andere geluidgevoelige functies geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien deze waarde wordt overschreden, kan het bevoegd gezag een hogere waarde vaststellen, met een maximum van 63 dB voor stedelijk gebied. Uit het geluidonderzoek dat behoort tot de bouwaanvraag, blijkt dat de voorkeursgrenswaarde alleen wordt overschreden als gevolg van het verkeer op de Hillelaan/Posthumalaan en de Brede Hilledijk.

De geluidsbelasting door de Hillelaan/Posthumalaan bedraagt op de noord-, oost- en zuidgevel maximaal 56 dB. Voor de Brede Hilledijk geldt op de oost-, west- en zuidgevel een maximale belasting van 54 dB. De geluidsbelasting van andere nabijgelegen zoneplichtige wegen, zoals de Laan op Zuid en de Maashaven NZ, blijft onder de voorkeursgrenswaarde. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook de niet-zoneplichtige Pretoriaan beschouwd; ook daar blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

³ Een geurconcentratie van 1 geureenheid/m³ (ge/m³) duidt op een geurbelasting die door 50% van de bevolking wordt waargenomen. '98 percentiel' betekent, dat in 98% van de tijd de geurbelasting lager is dan de genoemde concentratie. Anders gezegd: dit komt neer op circa 200 uur per jaar dat de geurbelasting hoger is dan de genoemde concentratie.

Omdat de voorkeursgrenswaarde op enkele gevels wordt overschreden, is onderzocht in hoeverre maatregelen mogelijk en doelmatig zijn. Daarbij geldt dat eerst wordt gekeken naar bronmaatregelen, gevolgd door maatregelen in de overdracht. Indien dergelijke maatregelen onvoldoende effect hebben of stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan worden overgegaan tot het vaststellen van hogere waarden. In dat geval moet worden aangetoond dat het binnenniveau in de woningen voldoet aan de geldende normen.

Toepassing van een geluidreducerend wegdektype kan de geluidsbelasting met enkele dB's verlagen. In dit geval ligt het plangebied echter nabij een kruispunt, waar dergelijke wegdekken vanwege slijtage door optrekkend en afremmend verkeer minder geschikt zijn en om beheer- en onderhoudsredenen doorgaans niet worden toegepast. Het plaatsen van geluidschermen langs de weg is eveneens niet doelmatig, aangezien dit in een binnenstedelijke context stuit op overwegende stedenbouwkundige bezwaren. Aangezien is aangetoond dat middels gevelvoorzieningen wordt voldaan aan de geldende normen voor het binnenniveau in de woningen, zal worden over gegaan tot het verlenen van hogere waarden (zie ook onder *Conclusie*).

Railverkeerslawaaï

Ten oosten van het projectgebied bevindt zich een metrolijn, waarop twee metrolijnen actief zijn (lijn D en E). De geluidbelasting afkomstig van deze lijnen overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De geluidbelasting bedraagt maximaal 67 dB. De maximaal toegestane waarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Als bronmaatregel kan gedacht worden aan het toepassen van raildempers. De metro valt onder het beheer van het spoor (de RET). Binnen de ruimtelijke onderbouwing voor het verhogen van het appartementengebouw kunnen geen eisen gesteld worden aan de metrolijn, tenzij hierover bestuurlijke overeenstemming wordt bereikt. Het plaatsen van geluidschermen langs het spoor is geen zinvolle maatregel voor de hogere bouwlagen. Daarom is ook hier besloten maatregelen te nemen aan de gevel, zodat voldaan wordt aan de normen voor het binnenniveau.

Industrielawaai

Het projectgebied ligt in zijn geheel gelegen binnen geluidszone behorende bij het gezoneerde industrieterrein "Maas-/Rijnhaven". Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook noodzakelijk. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat de berekende geluidsbelasting maximaal 48 dB(A) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hierbij niet overschreden.

Overige wettelijke geluidsbronnen

Het projectgebied ligt niet binnen de geluidscontouren van Rotterdam - The Hague Airport. Vandaar dat een nadere beschouwing van deze geluidsbron niet aan de orde is.

Niet-aan wetgeving gebonden geluidsbronnen

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening is ook akoestisch onderzoek uitgevoerd naar andere relevante, maar niet-wettelijke geluidsbronnen binnen of in de directe omgeving van het projectgebied. Dit onderzoek behoort eveneens tot de bijlagen van de bouwaanvraag. Voor deze locatie betreft dit het nestgeluid en varende schepen. Op basis van het huidige plan is in het rapport geconcludeerd dat de bijdrage van nestgeluid door scheepvaart en aangemeerde schepen akoestisch verwaarloosbaar is vanwege de afstand tot de Nieuwe Maas en Maashaven.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege de metro en het wegverkeer op de wegen Hilledijk, Brede Hilledijk en Laan op Zuid overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. In het geluidrapport is onderbouwd dat ontheffing kan worden verleend. Het besluit daartoe zal voorafgaand of uiterlijk gelijktijdig worden genomen met het verlenen van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteiten. Het aspect geluid staat de ontwikkeling daarmee niet in de weg.

4.5 Luchtkwaliteit

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

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

Een woningbouwproject wordt in de Regeling NIBM als niet in betekenende mate aangemerkt, indien het maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg betreft. In het projectgebied zijn maximaal 262 woningen voorzien; dit aantal valt ruimschoots onder de in de Regeling NIBM vastgestelde aantallen. Ook de realisatie van de in § 3.2.3 benoemde commerciële ruimten leidt niet tot een dusdanige verkeersaantrekkende werking, dat het project in betekenende mate bijdraagt. Immers betreft dit tevens een vervanging van de eerder in het plangebied aanwezige commerciële ruimten (supermarkt), terwijl deze en andere commerciële voorzieningen ook al op basis van het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan.

Uit de monitoringstool van het NSL blijkt, dat de huidige NO₂-concentratie (jaar 2020) ter hoogte de dichtstbijzijnde rekenpunten (Brede Hilledijk / Maashaven Oostzijde) lager is dan 35 µg/m³. Dit geldt ook voor de PM₁₀-concentratie. Gesteld wordt, dat ter plaatse van het beoogde bouwplan sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect 'luchtkwaliteit' staat de vergunningverlening dan ook niet in de weg.

4.6 Externe veiligheid

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

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit het bestemmingsplan "Katendrecht-Pols" blijkt, dat in het verleden sprake was van twee stationaire risicobronnen in de nabijheid van het projectgebied; Codrico en Provimi. Beide zijn echter niet meer aanwezig, waardoor zij geen belemmering meer vormen voor de ontwikkeling.

Een andere risicobron in de nabijheid van het projectgebied betreft het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas. Over deze watergang worden met behulp van zee- en binnenvaartschepen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Zeeschepen varen echter tot aan de Waalhaven. Omdat het projectgebied ten oosten van de Waalhaven ligt, is op het deel van de Nieuwe Maas ter hoogte van het projectgebied alleen sprake van transport door middel van binnenvaartschepen. In het Basisnet Water is dit deel van de Nieuwe Maas aangemerkt als 'binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand' (zogenaamde zwarte vaarweg). De bij deze risicobron behorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt tot op de oeverlijn. Daarnaast is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter vanaf de waterlijn. Deze contouren vormen geen belemmering voor de herontwikkeling van het projectgebied.

Het Basisnet Water stelt verder, dat bij zwarte vaarwegen een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. Ten behoeve van het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan "Katendrecht" is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Uit die berekening blijkt, dat het groepsrisico van de maatgevende kilometer vaarweglengte minder dan 0,1% van de oriëntatiewaarde bedraagt. Tevens wordt gesteld, dat de beoogde ontwikkelingen op Katendrecht, waaronder de ontwikkeling binnen het projectgebied, geen invloed op het groepsrisico hebben. Zodoende wordt geconcludeerd dat een nadere verantwoording niet aan de orde is. Het aspect 'externe veiligheid' staat de vergunningverlening niet in de weg.

4.7 Bodem

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

Uit de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam (versie 2014) blijkt, dat de bovengrond (0 tot 1 meter beneden maaiveld (m-mv)) van het projectgebied naar verwachting zeer licht verontreinigd is. De ondergrond (van 1 tot 2 m-mv) is aangemerkt als ten hoogste licht verontreinigd. Deze verwachtingswaarden komen ook overeen met de in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken in (de directe nabijheid van) het projectgebied. Uit deze onderzoeken is gebleken, dat de grond vanaf 0 tot 2,0 m-mv ten hoogste licht verontreinigd is met zware

metalen, PAK en minerale olie. Van 2,0 tot 3,0 m-mv zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Op een diepte van 4 tot 12 m-mv zijn ten hoogste lichte verontreinigingen met nikkel, en minerale olie aangetroffen. In deze onderzoeken wordt dan ook geconcludeerd, dat de bodem geen belemmering vormt voor de herinrichting van de locatie.

De uitgevoerde onderzoeken stammen echter uit de periode 2006-2008 en zijn daarmee gedateerd. Omdat ter plaatse van het projectgebied geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, wordt verondersteld dat deze resultaten nog steeds van toepassing zijn.

Het aspect 'bodem' staat de vergunningverlening niet in de weg.

4.8 Archeologie

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

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

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

Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een redelijk hoge tot hoge archeologische verwachting toegekend. Conform het bestemmingsplan 'Katendrecht-Pols' geldt voor de locatie een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 0 meter onder NAP en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m². De grondroerende werkzaamheden betreffen de aanleg van funderingen en een parkeergarage van twee lagen onder een nieuw te bouwen woontoren. Het gaat om ontgravingen tot 8,9 m beneden maaiveld. Het gebouw zal met heipalen worden gefundeerd.

De werkzaamheden overschrijden de toegestane marges van het bestemmingsplan. Direct ten noorden en zuiden van de locatie is in een eerder stadium archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Op basis van die resultaten kan het archeologisch verwachtingsmodel voor het plangebied naar laag worden bijgesteld. In verband hiermee acht de afdeling Archeologie

(BOOR) van de gemeente Rotterdam verdere archeologische inspanningen in het kader van dit project niet noodzakelijk⁴.

4.9 Flora en fauna

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

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt sinds 1 januari 2017 gevormd door de Wet Natuurbescherming. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een dergelijk gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur); deze gebieden worden beschermd via het ruimtelijk ordeningsrecht (Barro en/of provinciale structuurvisies).

Uit een uitgevoerde ecologische quickscan⁵ blijkt, dat het projectgebied ligt op minimaal 7,5 kilometer afstand van zuidelijk gelegen gronden behorend tot Natura 2000-gebied “Oude Maas”. Op ongeveer 10 kilometer afstand naar het zuidoosten ligt Natura 2000-gebied “Boezems Kinderdijk” en noordoostelijk op 21 kilometer Natura 2000-gebied “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein”. Doordat het plangebied buiten het Natura 2000-gebied ligt kunnen alleen effecten optreden als gevolg van externe werking. Gezien de aard en omvang van het voornemen, de locatie, de effectafstand tot Natura 2000-gebieden en het effectbereik, zijn externe effecten op voorhand uit te sluiten. Emissie van stikstof kan echter ook op grotere afstand een aandachtspunt zijn. Uit een uitgevoerde AERIUS-berekening blijkt, dat de beoogde ontwikkeling zowel tijdens de bouw- als gebruiksfase (zie bijlagen behoren bij de bouwaanvraag) niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Daarmee heeft de ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de omringende Natura 2000-gebieden.

Het dichtstbijzijnde gebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland betreft de Nieuwe Maas. Deze ligt op circa 950 meter afstand van het projectgebied. Het betreft hier een zéér drukke vaarweg. In of in de directe nabijheid van een NNN-gebied zijn geen ontwikkelingen toegestaan die de ‘wezenlijke kenmerken of waarden’ aantasten. Het plangebied ligt niet in, of direct aangrenzend aan het NNN-gebied. De significante aanpassing van en negatieve effecten door externe werking op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN zijn, gezien de omvang, de aard, het effectbereik en de locatie van het voornemen, op voorhand uit te sluiten.

Soortbescherming

Ook het aspect ‘soortbescherming’ vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet Natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe

⁴ Gemeente Rotterdam, Archeologisch advies A2021275 Woontoren The View 2, Hillelaan 77. Kenmerk: AS21/10045-21/0014606, 23 augustus 2021.

⁵ Brabant Eco, Ecologische Quickscan Hillelaan Rotterdam, mei 2025, documentnummer 2025-BE-0428.

zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

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

Het projectgebied was geheel verhard, waardoor alleen gebouwbewonende diersoorten waren te verwachten. De sloop van de bestaande bebouwing heeft echter al enkel jaren geleden plaatsgevonden en sindsdien ligt het projectgebied braak. Met de eerder aangehaalde quickscan is daarom onderzocht in hoeverre zich hier in de loop der tijd beschermde soorten hebben gevestigd. Hieruit blijkt, dat in het projectgebied het voorkomen van beschermde flora en fauna kan worden uitgesloten. Een nadere inventarisatie door middel van aanvullend onderzoek en/of het verkrijgen van een ontheffing van de Wet natuurbescherming is daardoor niet aan de orde. Wel blijft te allen tijde de zorgplicht gelden.

4.10 Duurzaamheid

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

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

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

De herontwikkeling van het projectgebied vindt plaats conform het Bouwbesluit 2012. Hierdoor ontstaat ten opzichte van de oude situatie een veel energiezuiniger pand. De nieuwe woningen zullen voldoen aan moderne eisen qua energieprestatie, waarmee tevens minder CO₂ wordt uitgestoten. Dat wordt mede bereikt doordat in alle gemeenschappelijke ruimtes gebruik zal worden gemaakt van LD-verlichting. Ook zal gebruik worden gemaakt van het “Twister”-concept in plaats van een noodstroomgenerator voor het sprinklersysteem. Daarnaast wordt toepassing gegeven aan elektrische pompen met verbeterde energieprestaties (IEC4). Wat betreft warmte wordt aangesloten op de Stadsverwarming en gebruik gemaakt van een WKO-installatie. Daarnaast worden daken waar mogelijk groen uitgevoerd. Voor de gevels wordt gebruik gemaakt van tripple glas en een thermische schil. Verdere investeringen op het gebied van duurzaamheid zijn mogelijk, echter wordt dit door de eindgebruikers van het woningen zelf bepaald. Zij kunnen hun woning naar eigen wens zo energiezuinig inrichten.

De herontwikkeling van het projectgebied zelf kan eveneens gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Met deze ontwikkeling vindt een bredere differentiatie van woningen plaats en wordt de leefbaarheid in de stad en op Katendrecht in het bijzonder vergroot. De opzet van de plattegronden geven een hoge mate van flexibiliteit voor de toekomst. Er is sprake van een goed binnenstedelijke klimaat, met optimale verbindingen qua openbaar vervoer en hoge een hoge kwaliteit van verblijfsgebieden. Ook wordt voorzien in een overmaat aan fietsparkeren.

4.11 Besluit m.e.r.

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

Zoals reeds benoemd § 3.2.4 kent de voorgenomen ontwikkeling samenhang met andere voorgenomen ontwikkelingen in de directe omgeving. Daarom is een mer-beoordeling uitgevoerd⁶ en een Mer-beoordelingsbeslissing genomen⁷, waarbij rekening is gehouden met de genoemde factoren in artikel 3 van de M.e.r.-richtlijn (2014/52/EU) en de aspecten uit Bijlage III van diezelfde richtlijn, met name onder punt 3. Alle relevante aspecten zijn in samenhang beoordeeld op directe en indirecte effecten. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten vanwege de voorgenomen activiteit en dat er daarom geen MER gemaakt hoeft te worden. Aanzienlijke milieueffecten worden voorkomen door het nemen van in de beoordeling beschreven maatregelen.

⁶ Mer-beoordeling, Peutz HD 8751-2-RA-004, juni 2024.

⁷ Mer-beoordelingsbeslissing, 2 juli 2024.

5. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

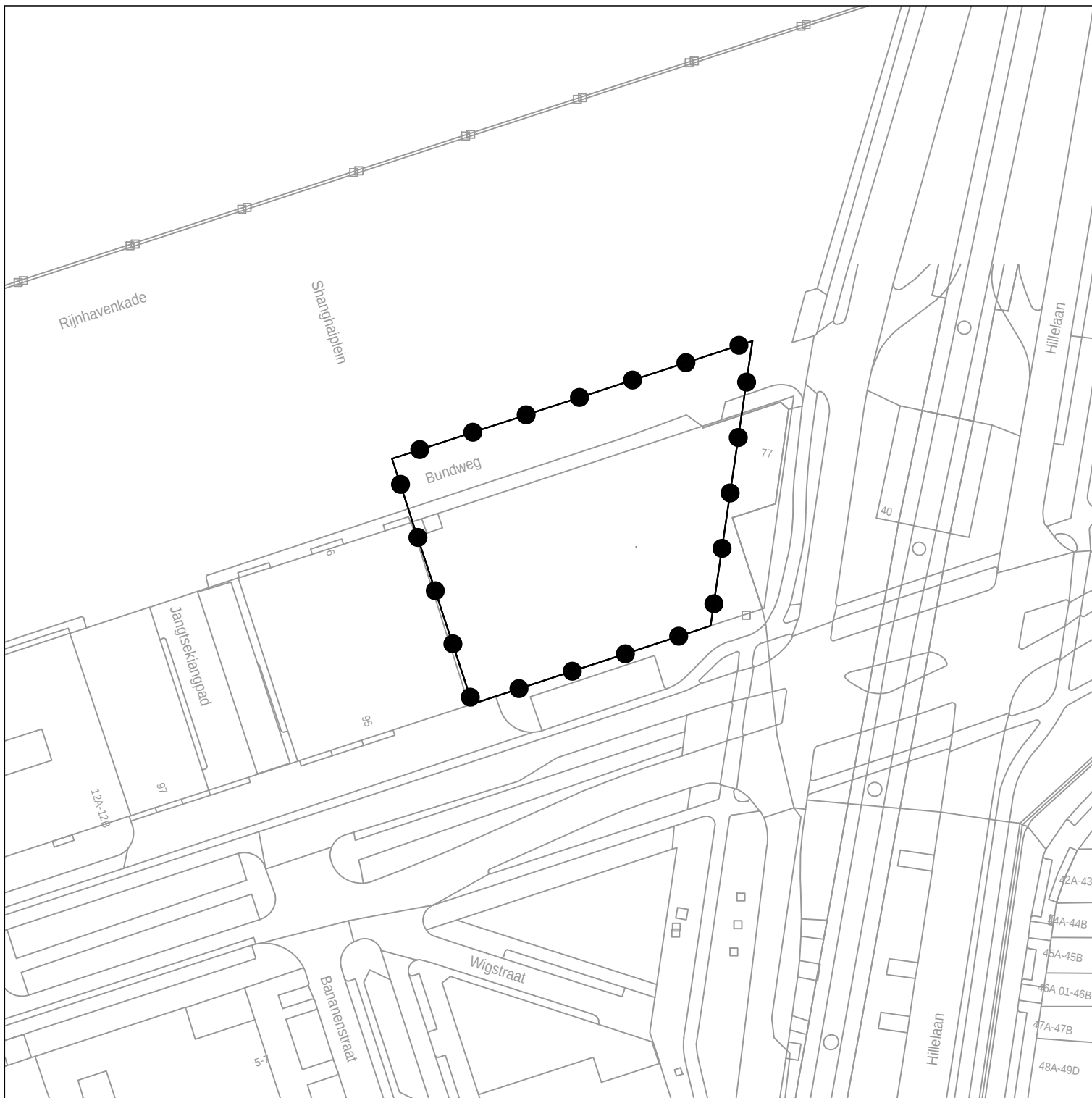
In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken wanneer anderszins in de grondexploitatiekosten wordt voorzien, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst.

In het kader van de herontwikkeling van het projectgebied is met de initiatiefnemer een ontwikkelingsovereenkomst gesloten. Daarmee zijn alle gemeentelijke kosten gedekt. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Rotterdam vervult hierin enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande is het plan financieel uitvoerbaar.

6. CONCLUSIE

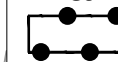
De realisatie van het beoogde woongebouw met commerciële ruimte(n) vertoont geen strijdigheid met het beleid en regelgeving van het bevoegd gezag en de hogere overheden. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de gewenste herstructurering van Katendrecht en sluit goed aan op de ambities voor de gehele gebiedsontwikkeling rond de Rijnhaven. Uit de milieuparagraaf blijkt, dat van aantasting van de bestaande omgevingskwaliteit geen sprake is. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied een acceptabel woon- en leefklimaat (met dien verstande dat een ontheffing van de Wet geluidhinder wel aan de orde is). Zodoende kan positief besloten worden omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning.

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om het beoogde gebouw met commerciële ruimten op te richten en te gebruiken, evenals het aanleggen van de hierbij behorende voorzieningen.



VERKLARING

Plangebied



Projectgrens

project:
The View of Rotterdam, fase 2

gemeente:
Rotterdam

betreft:
**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning**

opdrachtgever:
The View of Rotterdam B.V.

datum : 25 maart 2026

schaal: 1 : 1.000



re·BUS