

 **Gemeente Rotterdam**

 **Ruimtelijke onderbouwing**

Post Rotterdam



1 maart 2019

**DREES &  
SOMMER**

 **KUIPER  
COMPAGNONS**

## **Inhoudsopgave**

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
	1.1 Aanleiding en doel van het plan	3
	1.2 Bij de reguliere omgevingsvergunning behorende stukken	5
	1.3 Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>6</b>
	2.1 Ligging en begrenzing projectgebied	6
	2.2 Projectlocatie	7
	2.3 Projectplan	8
	2.4 Vigerend bestemmingsplan	10
<b>3</b>	<b>Ruimtelijke Ordening</b>	<b>18</b>
	3.1 Gemeentelijk beleid	18
	3.2 Conclusie ruimtelijk beleid	21
<b>4</b>	<b>Ruimtelijke aspecten</b>	<b>22</b>
	4.1 Ruimtelijke inpassing	22
	4.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten	22
	4.3 Archeologie	29
	4.4 Cultuurhistorie	30
	4.5 Waterhuishoudkundige situatie (Watertoets)	31
<b>5</b>	<b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>	<b>32</b>
	5.1 Conclusies milieu- en omgevingsaspecten	32
	5.2 Geluid	34
	5.3 Ecologie	35
	5.4 Bezonnig	37
	5.5 Windhinder	38
	5.6 Duurzaamheid	38
<b>6</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>40</b>
<b>7</b>	<b>Procedure</b>	<b>41</b>

## Bijlagen

- Bijlage 1: Studio Bereikbaar (28 juni 2018), Bereikbaarheid Post Rotterdam [1.2]
- Bijlage 2: Archeologie Rotterdam (BOOR) (26 februari 2018) A2018042, Rotterdam, Coolsingel 42
- Bijlage 3: Archeologie Rotterdam (BOOR) (23 maart 2018) Programma van Eisen - Coolsingel 42, Postkantoor
- Bijlage 4: Braaksma & Roos Architectenbureau (20 juli 2018) Cultuurhistorische analyse & waardering Postkantoor Rotterdam [1627]
- Bijlage 5: MOS Milieu (14 maart 2018) *Indicatief bodemonderzoek Coolsingel 42 te ROTTERDAM* [R1703976-01]
- Bijlage 6: Gemeente Rotterdam (26 februari 2018) WKO bronnen Coolsingel [2018-0030]
- Bijlage 7: ABT (29 januari 2019) Rapport akoestisch onderzoek [15009/HTA]
- Bijlage 8: NWC (juli 2018) *Quickscan flora en fauna Coolsingel 42 te Rotterdam* [P18-021/W1437]
- Bijlage 9: NWC (september 2018), *Aanvullend onderzoek naar vleermuizen en Gierzwaluw in het kader van renovatiewerkzaamheden Coolsingel 42 te Rotterdam* [P18-021/W1437]
- Bijlage 10: KVMC (18 juli 2018) Bezonningsonderzoek voor het project Transformatie voormalig Postkantoor Coolsingel te Rotterdam [160.219 versie 1.2]
- Bijlage 11: ABT (11 januari 2019) Post Rotterdam - CFD onderzoek naar het Windklimaat [15009]
- Bijlage 12: ABT (25 januari 2019), *Leesbare versie van tekeningen in afbeeldingen 2.5, 2.6 en 2.7*

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel van het plan

Voor het voormalige postkantoor aan de Coolsingel 42 heeft de OMNAM Group een herontwikkelingsplan gemaakt: Post Rotterdam. Het plan gaat uit van restauratie en herbestemming van het monumentale postkantoor en de bouw van een woontoren van 155 meter in het voormalige expeditiehof van het gebouw aan de Rodezand. De plint van het gehele gebouw krijgt een commerciële en publieke functie. In het monument komt een vijfsterrenhotel met 224 kamers. Om de realisatie van de woontoren mogelijk te maken, wordt een gedeelte van het monument gewijzigd. Het bouwplan voorziet in 305 appartementen, een vijfsterrenhotel met een oppervlak van circa 20.000 m<sup>2</sup>. De commerciële en publieke voorzieningen zullen circa 6.000 m<sup>2</sup> in beslag nemen.

De beoogde ontwikkeling is zoveel mogelijk vormgegeven binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan, maar enkele onderdelen van de voorgenomen ontwikkeling zijn in strijd met dit bestemmingsplan. Het plan voorziet in binnenplanse afwijkingsmogelijkheden voor bepaalde onderdelen. Voor de onderdelen van de beoogde ontwikkeling die niet kunnen worden toegestaan met binnenplanse afwijkingsmogelijkheden, bestaan buitenplanse mogelijkheden die kunnen worden gebruikt. Op deze manier kan het project worden toegestaan. In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing zijn deze punten toegelicht.

Vanwege het feit dat het een wijziging van een rijksmonument betreft is op grond van art. 3.10 lid 1 eerste lid en onder de Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Omdat het project op enkele onderdelen afwijkt van het geldende bestemmingsplan, dient het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders, te motiveren waarom het meent dat de afwijking in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Zo dienen een aantal (milieu)aspecten te worden afgewogen. In het voorliggende document wordt gemotiveerd waarom de aanvrager meent dat het project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.



*Afbeelding 1.1: Impressie voorgenomen ontwikkeling aan de Coolsingel te Rotterdam, zicht vanaf het Stadhuisplein*

## **1.2 Bij de omgevingsvergunning behorende stukken**

De aanvraag voor de omgevingsvergunning voor 'Post Rotterdam' gaat vergezeld van de uitkomsten van de verrichte onderzoeken. In deze onderbouwing worden de keuzes die zijn gemaakt verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het project beschreven.

## **1.3 Leeswijzer**

Hoofdstuk 1 van deze toelichting bevat een aantal algemene planaspecten. In hoofdstuk 2 staat de planbeschrijving. Hoofdstukken 3 t/m 5 vormen feitelijk de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in hoofdstuk 2 worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en milieu. In hoofdstuk 6 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond, in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de procedure.

## 2 Planbeschrijving

### 2.1 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied bevindt zich in het centrum van Rotterdam op de hoek van de Coolsingel en de Meent. De Coolsingel is een belangrijke verkeersader in het verlengde van de Erasmusbrug en loopt van zuid naar noord door het centrum van Rotterdam. De Meent is een stadsstraat met woningen, horecafuncties en winkels en loopt in oost-westelijke richting. De locatie ligt op de grens van de Stadsdriehoek, die historisch gezien de oorspronkelijke stad vormt.

Oorspronkelijk lag de locatie van het hoofdkantoor in de Zandstraatbuurt. In de jaren 10 en 20 van de vorige eeuw onderging dit gebied een grootschalige transformatie. De Coolsingel werd gedempt en hier kwam een belangrijke verkeersweg te liggen. Grote delen van de Zandstraatbuurt werden gesloopt. Hier werden van noord naar zuid gezien het Stadhuis, het postkantoor en het Beursgebouw gerealiseerd. In dezelfde periode werd een doorbraak gerealiseerd waardoor de Meent tot aan de Coolsingel kwam te liggen.

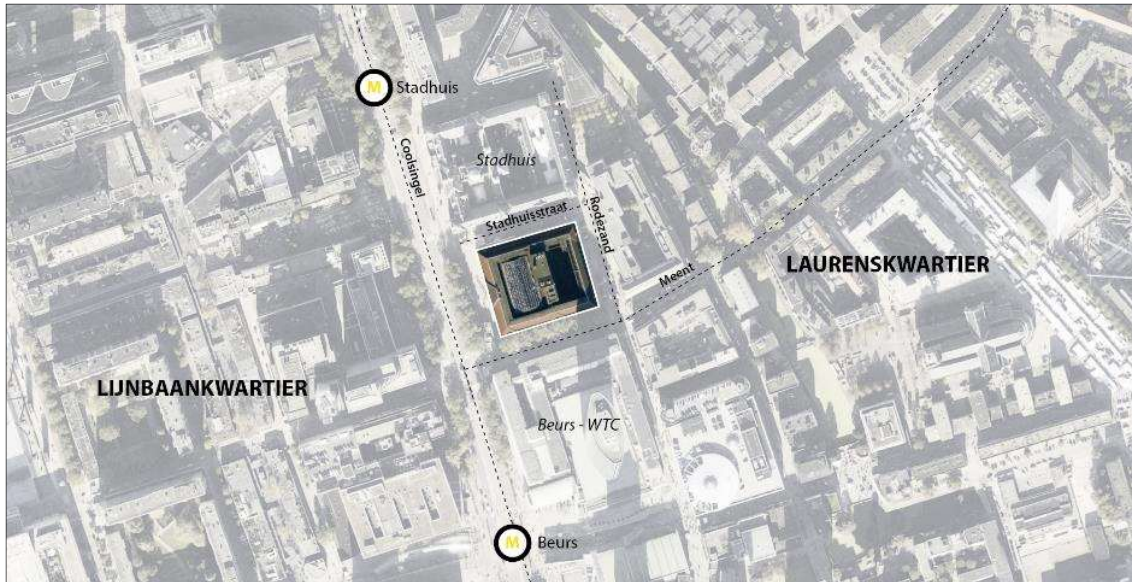
Het projectgebied betreft het kadastrale perceel 8. De Coolsingel (westzijde), Meent (zuidzijde), Rodezand (oostzijde) en de Stadhuisstraat (noordzijde) begrenzen het projectgebied (afbeelding 2.1).



Afbeelding 2.1: Omgeving van het projectgebied

## 2.2 Projectlocatie

In de huidige situatie is aan de Coolsingel 42 het voormalige hoofdpstkantoor gelegen (afbeelding 2.2) met een bruto vloeroppervlakte van circa 26.000 m<sup>2</sup>. Het gebouw – dat in 2004 is aangewezen als rijksmonument – is 28 meter hoog en ontworpen door Gustav Cornelis Bremer. Tussen 1915 en 1923 werd het gebouw gerealiseerd in een eclectische stijl met classicistische en art deco-elementen. Ongeveer tegelijkertijd werd, vlak naast het postkantoor, ook het Rotterdamse stadhuis gebouwd. Omdat men niet wilde dat het postkantoor even prominent aanwezig was als het stadhuis, plande men het verder van de straat af. De bedoeling om het postkantoor 'naar achteren' te halen kreeg een averechts effect, omdat het postkantoor, anders dan het stadhuis, nu een voorplein kreeg. Sinds 2008 staat het gebouw leeg.



Afbeelding 2.2: Projectlocatie



## 2.3 Projectplan

Het postkantoor is oorspronkelijk ontworpen als een U-vorm – drie vleugels aan de Coolsingel, Stadhuisstraat en Meent en een dwarsvleugel die het gebouw in tweeën deelde; de publieke en kantoorruimten aan de voorzijde en de werkruimten rondom het halfopen expeditiehof aan de achterzijde. Reeds tijdens de bouw is besloten het expeditiehof af te sluiten met een extra vleugel aan de Rodezand.

In het voorliggende projectplan wordt de bovengenoemde Rodezandvleugel verwijderd waardoor het monumentale postkantoor weer teruggaat naar de oorspronkelijk ontworpen basis. Tevens ontstaat hierdoor de mogelijkheid om in het expeditiehof van het postkantoor een woontoren te realiseren. Het monument wordt grondig gerestaureerd. De begane grond wordt publiek toegankelijk. Hier komen diverse commerciële functies. Het overige deel van het postkantoor wordt getransformeerd tot hotel met 224 kamers. De ingang van het hotel komt aan de Stadhuisstraat. Het vijfsterrenhotel heeft een bruto vloeroppervlakte van circa 20.000 m<sup>2</sup>. De commerciële en publieke voorzieningen zullen circa 6.000 m<sup>2</sup> in beslag nemen.

In de woontoren worden in totaal 305 appartementen gerealiseerd, variërend van 40 tot 230 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak. Onder de nieuwbouw wordt een ondergrondse parkeergarage voor auto's voorzien. Voor het stallen van fietsen wordt een deel van de kelder van het bestaande gebouw gebruikt. De bewoners krijgen de beschikking over een innovatief mobiliteitsconcept.



Afbeelding 2.3: Huidige situatie (voorzijde, gezien van de Coolsingel)

## **Gebouwvisie en -concept**

### *Monument*

Het monument heeft een duidelijk cultuurhistorisch stedelijk en commercieel ontwikkelingsperspectief. Het postkantoor is klaar voor een nieuw en levendig type van publiek hergebruik. Het oorspronkelijke ontwerp en het gebruik van het postkantoor vormt een belangrijk startpunt en bron van inspiratie voor passend hergebruik. Het is de ambitie om het postkantoor weer toegankelijk te maken voor het publiek, en tegelijkertijd het gebouw uit te breiden met woningen, retail en horeca.

### *Toren*

De gevel van de woontoren zoekt de aansluiting bij de gevel van het bestaande monumentale gebouw – het verticale en horizontale ritme van de bestaande structuur – en creëert zo een dialoog tussen de bestaande kopgevels aan de Rodezand, de straat en de toren. De nieuwe gevel volgt de horizontale proporties van het monument; een stevige basis, toren en kroon als uitgangspunt en neemt het onderscheidende verticale ritme van openingen en uitsparingen op in het ontwerp van de gevel voor de toren. Op de hoeken is de toren los gehouden van de bestaande bebouwing, waardoor beide gebouwen meer onderscheidend blijven en de dialoog tussen oud en nieuw zichtbaar wordt.

## **Wonen in de stad**

### *Brede mix aan appartementen*

De woontoren omvat een brede mix aan appartementen, waarvan op dit moment nog niet besloten is of deze als koopappartementen of als huurappartementen (vrije sector) worden aangeboden. De woningen variëren in type, oppervlakte en in aantal slaapkamers. De gebruiksoppervlaktes en aantallen zijn als volgt:

40-65 m <sup>2</sup>	72 appartementen
66-85 m <sup>2</sup>	100 appartementen
86-120 m <sup>2</sup>	101 appartementen
> 120 m <sup>2</sup>	32 appartementen

## **Relatie tot het project**

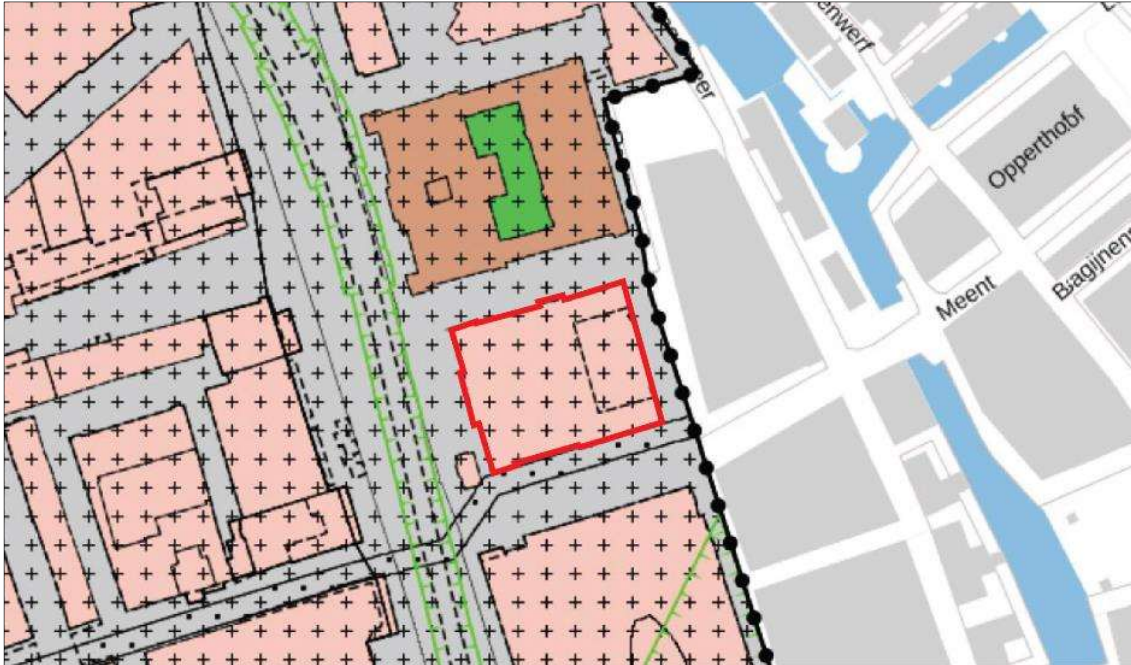
Met het ontwerp van het nieuwe woongebouw wordt aansluiting gezocht met het monumentale gebouw en de omliggende gebouwen en rooilijnen. De bouwhoogtes en bouwvolumes sluiten aan op de bestaande bebouwing in het centrum van Rotterdam. Qua verschijningsvorm, materiaal, kleur en detaillering sluit het nieuwe woongebouw aan op het bestaande monument.

## **Conclusie**

Het bouwplan sluit aan op het bestaande monument en er is sprake van een ontwerp dat stedenbouwkundig passend is in zijn omgeving.

## 2.4 Vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling is vormgegeven binnen de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel', dat door de raad van de gemeente Rotterdam op 1 februari 2018 is vastgesteld. Op dit moment is het bestemmingsplan in werking getreden, maar nog niet onherroepelijk. De enkele onderdelen die niet passen in het vigerende bestemmingsplan zijn in deze paragraaf nader toegelicht. In afbeelding 2.4 is een uitsnede van het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel' weergegeven. De projectlocatie (Coolsingel 42) is rood omkaderd.



Afbeelding 2.4: projectlocatie (rood omkaderd)

De gronden ter plaatse van de projectlocatie hebben de enkelbestemming 'Centrum – 1' met een functieaanduiding 'kantoor'. Verder ligt het plangebied binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Deze bestemming is opgenomen om mogelijk aanwezige archeologische waarden te beschermen.

### Centrum - 1

Het gehele bestemmingsvlak 'Centrum – 1' mag worden bebouwd. De maximum bouwhoogte is 40 meter en aan de achterzijde 100 meter (in afbeelding 2.4 is met een stippellijn de begrenzing aangegeven).

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van de maximum bouwhoogte indien afwijking van de toegestane maximum bouwhoogte niet leidt tot een

onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht.

Tevens kan door burgemeester en wethouders bij omgevingsvergunning afgeweken worden van de maximum bouwhoogte indien afwijken van de toegestane maximum bouwhoogte in overeenstemming is met de in maart 2011 vastgestelde Hoogbouwvisie 2011 en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht. Binnen het vlak met de maatvoeringsaanduiding "maximum bouwhoogte 100 meter" kan, met inachtneming van de vorige zin, afgeweken worden tot een maximum bouwhoogte van 150 meter, met dien verstande dat ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer, een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is. Tevens dient advies te worden ingewonnen bij de beheerder van het straalpad. Beide instanties hebben een positief advies afgegeven.

Tot slot is in het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier – Coolsingel' een algemene afwijkingsregel opgenomen die voor het onderhavige project relevant is. Met betrekking tot technische voorzieningen op het dak, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van een bouwwerk, zoals liftopbouwen, lichtkoepels, schoorstenen, antennemasten, luchtverversingsapparatuur en glazenwasinstallaties mag van de bouwhoogte worden afgeweken, mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt en indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt het van het straat- en bebouwingsbeeld en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

#### **Waarde - Archeologie 2**

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Daarnaast is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 1,5 meter beneden maaiveld, dan wel dieper dan de huidige keldervloeren en leidingcunetten (indien daar reeds verstoring dieper dan 1,5 meter beneden het oppervlak heeft plaatsgevonden), ongeacht de oppervlakte van de bodemingreep. Het betreft hierbij de volgende werken c.q. werkzaamheden:

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

#### **Toetsing beoogd project**

De bouw van de beoogde woontoren past programmatisch in het bestemmingsplan, hoewel er ten aanzien van enkele onderdelen sprake is van een overschrijding van hetgeen rechtstreeks is toegestaan op grond van het bestemmingsplan. De overschrijdingen van de bouwhoogte kunnen deels worden toegestaan met binnenplanse afwijkingsmogelijkheden. Een minimale overschrijding van het bouwvlak ten behoeve van uitstekende onderdelen, ten behoeve van

een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag en ten behoeve van luifels kan slechts met gebruikmaking van de kruimelregeling worden toegestaan. Middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt toegelicht dat dit passend is binnen de omgeving.

### **Binnenplanse afwijkingen**

De afwijkingen die op basis van het vigerende bestemmingsplan kunnen worden toegestaan via de zogenaamde binnenplanse afwijkingsbevoegdheden, zijn:

- De maximum bouwhoogte is ter plaatse 100 meter. Hiervan mag door burgemeester en wethouders worden afgeweken tot een maximum bouwhoogte van 150 meter, met dien verstande dat een omgevingsvergunning alleen kan worden verleend na advies van de beheerder van het straalpad om aan te tonen dat de voorgenomen bouwactiviteiten geen gevaar of hinder opleveren voor de doorgang van signalen, en met dien verstande dat ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer, een advies van de Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is. Het bouwplan dient in overeenstemming te zijn met de in maart 2011 vastgestelde Hoogbouwvisie en moet vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord worden geacht. Hoewel de voorgenomen ontwikkeling niet gelegen is binnen de aanduiding 'vrijwaringszone - straalpad', is advies van de beheerder van het straalpad wel benodigd op grond van de planregels.
- De bouwhoogte van de toren inclusief liftopbouw en overige voorzieningen bedraagt 155 m en wijkt daarmee af van de bij recht volgens de planregels maximaal toegestane hoogte van 150 m. De liftopbouw en overige voorzieningen op het dak kunnen worden toegestaan door een binnenplanse afwijking. In artikel 19.2 van het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel' is een algemene afwijkingsregel opgenomen die overschrijding van de maximale bouwhoogte toestaat ten behoeve van technische voorzieningen op het dak, welke noodzakelijk zijn voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk, zoals liftopbouwen, luchtverversingsapparatuur en glazenwasinstallaties. Overschrijding van de maximale bouwhoogte is toegestaan, mits de overschrijding van de maximum bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt. Het voorgenomen bouwplan voldoet aan deze bepaling; de gebouwdelen op het dak (boven de 150 m) blijven binnen deze extra 5 m en zijn bedoeld voor het doelmatig functioneren van het bouwwerk.

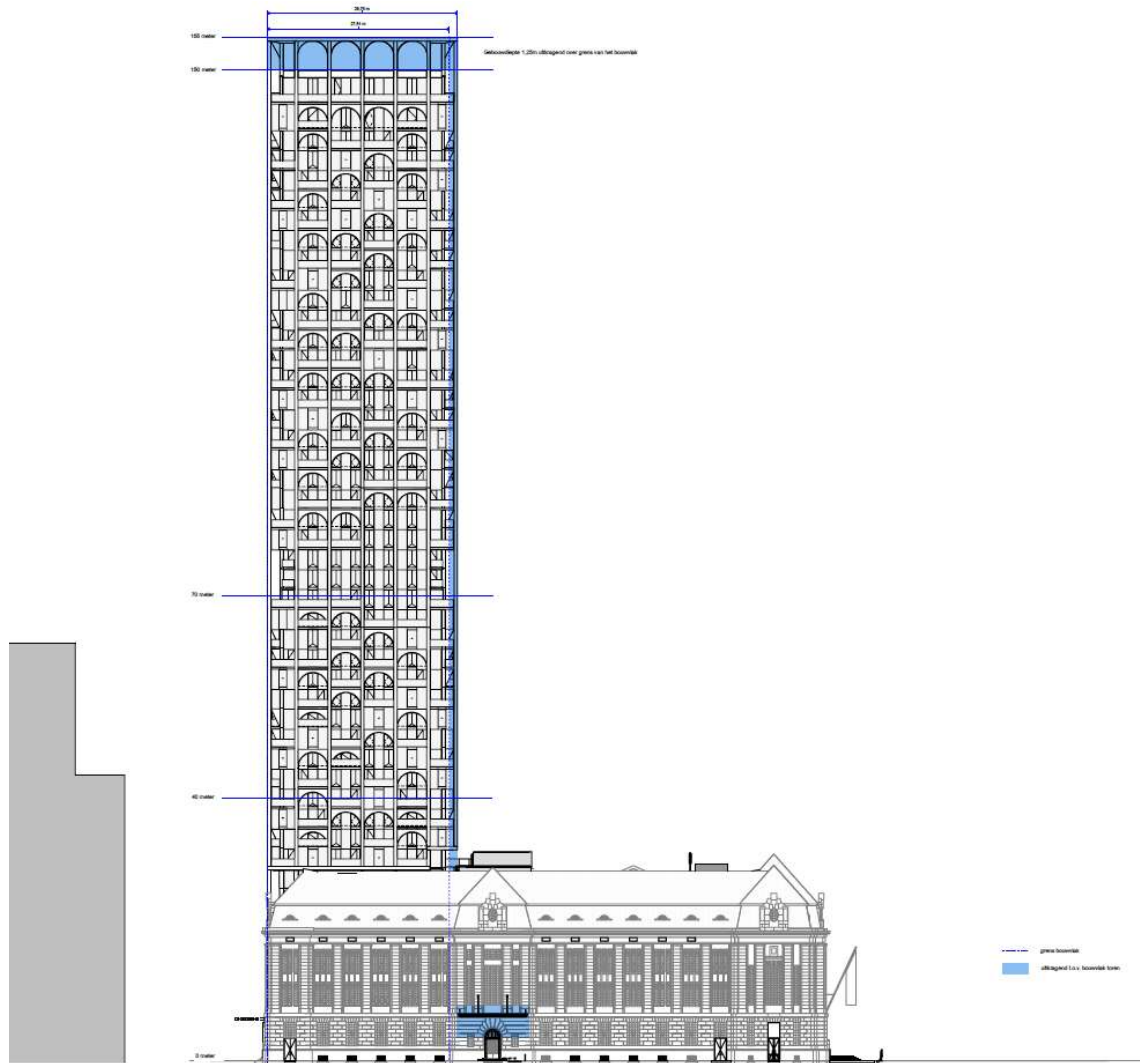
### **Buitenplanse afwijkingen**

Een aantal onderdelen van het project kan worden toegestaan als buitenplanse afwijking, met gebruikmaking van de kruimelregeling. Op grond van artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is het college bevoegd om voor bepaalde onderdelen afwijking van het bestemmingsplan toe te staan. Het college is onder meer bevoegd om een uitbreiding van een bijbehorend bouwwerk/hoofdgebouw (op grond van artikel 4, onderdeel 1 van bijlage II bij Besluit omgevingsrecht) toe te staan. Ook is het college bevoegd om af te wijken van het bestemmingsplan ten behoeve van een dakopbouw of gelijksoortige uitbreiding van een gebouw (op grond van artikel 4, onderdeel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht). Met toepassing van deze bevoegdheid kunnen de buitenplanse afwijkingen in dit geval worden toegestaan.

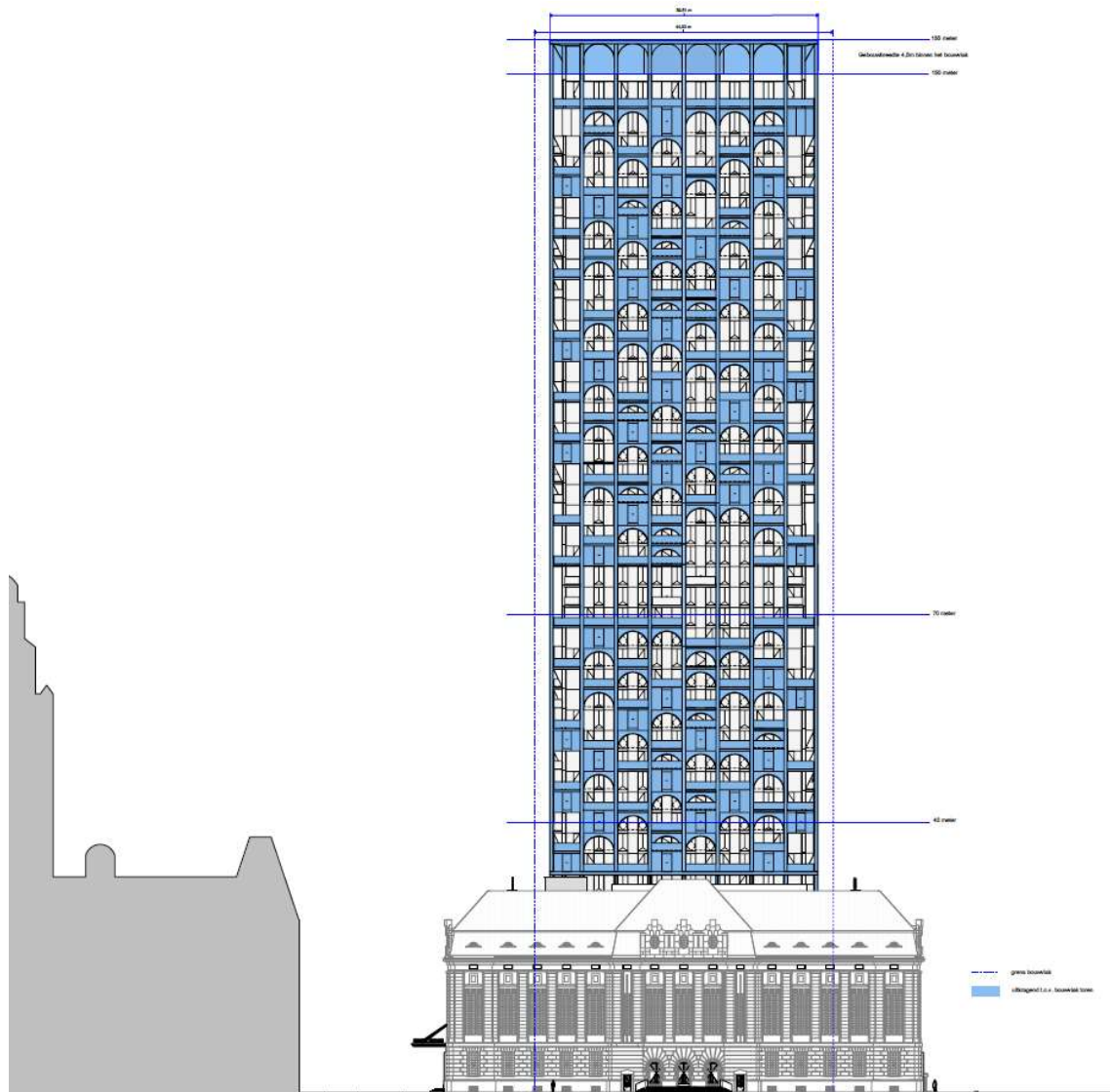
De voorgenomen ontwikkeling kent de volgende buitenplanse afwijkingen:

- Het bouwvlak voor de toren wordt met 1,25 m overschreden aan de zijde van de Coolsingel: de westzijde (afbeelding 2.5). In het ontwerp is voor deze overschrijding

gekozen ten behoeve van de slankheid van de toren. Uit de Hoogbouwvisie 2011 valt af te leiden dat binnen de gemeente een voorkeur bestaat voor slanke hoogbouw. Het moet duidelijk naar voren komen dat het gaat om een toren, niet om een brede bouwmassa. Hoewel het bouwvlak voor de hoogbouw in het bestemmingsplan een bredere toren toestaat (over de noord-zuidas van het bouwvlak), is er voor gekozen om niet het gehele bouwvlak te benutten. Er is gekozen om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de Hoogbouwvisie in de vorm van een slankere uitvoering van de toren, waar de zijden van de toren gelijke afmetingen hebben. Een gevolg hiervan is wel dat er een minimale overschrijding van het bouwvlak aan de westzijde plaatsvindt. Deze overschrijding is ruimtelijk goed te verantwoorden. In de eerste plaats staat – zoals gezegd – het bestemmingsplan een bredere toren toe. Als het gehele bouwvlak zou worden gebruikt, dan zouden de ruimtelijke gevolgen veel groter zijn dan de overschrijding aan de westzijde met 1,25 m. Bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan voor de hoogbouw blijven onbenut. Dit betekent dat de gevolgen voor de omgeving aanzienlijk minder zullen zijn dan hetgeen het bestemmingsplan maximaal toestaat. Ten tweede volgt uit de onderzoeken naar windhinder en schaduwwerking dat deze overschrijding geen belemmering vormt voor de omgeving (zie bijlagen 10 en 11). De ruimtelijke gevolgen zijn verwaarloosbaar en leiden aldus niet tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Ten derde is van belang dat niet de gehele toren het bouwvlak overschrijdt. Het gaat slechts om de uitstekende onderdelen van het bouwwerk. Slechts de balkons/erkers met hun esthetische, tweede gevel steken uit buiten het bouwvlak (afbeelding 2.6) Ook wat betreft de uiterlijke verschijning is de afwijking van het bestemmingsplan minimaal te noemen, zeker in verhouding tot het totale project. Er is geen sprake van een significante vergroting van het bouwvolume. Het college is – zoals hiervoor genoemd – bevoegd om een afwijking van het bestemmingsplan toe te staan voor een dergelijke overschrijding van het bouwvlak (zie bijvoorbeeld artikel 4, onderdeel 1 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht).



Afbeelding 2.5 Overschrijding westzijde (in blauw)



Afbeelding 2.6 Uitkragende onderdelen (in blauw)

- De opgetrokken gevel ten behoeve van een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag - de zogenoemde kroon - reikt tot een hoogte van 155 m boven maaiveldniveau (afbeeldingen 2.5 en 2.6). Deze afwijking met 5 m kan eveneens worden toegestaan door de kruimelregeling toe te passen. De verhoging van de gevel boven 150 meter kan namelijk worden aangemerkt als een bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan en kan bovendien worden aangemerkt als dakopbouw of gelijksoortige uitbreiding van een gebouw. Het college is aldus ook bevoegd om hiervoor een afwijking van het bestemmingsplan toe te staan.

Deze buitenplanse afwijking is passend, zowel binnen de omgeving als ten aanzien van de woontoren. De afwijking is zeer beperkt te noemen, gelet op de hoogte van de toren die met een binnenplanse afwijking al mogelijk is tot 150 meter. De ruimtelijke gevolgen van de opgetrokken gevel tot hoger dan 150 meter zijn verwaarloosbaar. De opgetrokken gevel is vanuit architectonisch oogpunt verantwoord te noemen. Het achterwege blijven van een dergelijke afronding zou tot een verminderd architectonisch beeld van de toren



leiden. Voorts is het van belang dat er om esthetische redenen is gekozen voor de opgetrokken gevel. De opgetrokken gevel zorgt voor een verbeterd uiterlijk van de top van de woontoren, de kroon, terwijl de vormgeving open is. Het is daarbij relevant dat deze minimale afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van een opgetrokken gevel plaatsvindt in een binnenstedelijke omgeving waar het beleid gericht is op het faciliteren van hoogbouw. De hoogte van de eigenlijke toren (het bouwwerk zelf zonder de opgetrokken gevel) blijft beperkt tot 150 meter.

- Zowel aan de zijde van de Stadhuisstraat als aan de zijde van de Rodezand worden luifels gerealiseerd (afbeelding 2.7a en 2.7b). Deze zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Het bestemmingsplan staat slechts luifels toe ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - 1". Daarvan is geen sprake. De luifels zijn van groot belang voor het aanzicht en het gebruik van de plint van het gebouw. Zij geven namelijk duidelijk aan waar de hoofdentrees van de verschillende functies (hotel, appartementen) zijn gelegen. Bovendien zijn de ruimtelijke effecten van de luifels minimaal te noemen. Andere, omliggende, functies worden niet gehinderd door deze luifels. De gevolgen voor het woon- en leefklimaat zijn minimaal. Het college is eveneens bevoegd om de luifels toe te staan (zie bijvoorbeeld artikel 4, onderdelen 1, 3 en 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht).



Afbeelding 2.7a Luifel aan de Stadhuisstraat



Afbeelding 2.7b Luifel aan de Rodezand

### Voorwaarden

Binnen het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel' zijn tevens de volgende voorwaarden verbonden aan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen:

- Voor het bouwen binnen de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' is een vergunning noodzakelijk;
- Het gebouw is aangewezen als rijksmonument. Dit betekent dat het gebouw beschermd wordt door de rijksoverheid en gemeente vanwege de aanwezige monumentale waarden. De voorgenomen ontwikkeling wordt getoetst bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed die hierover advies zal uitbrengen.

### Onderzoeksverplichtingen

Teneinde te kunnen onderbouwen dat het project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening dient onder meer aandacht besteed te worden aan akoestische, bezonnings- en windhinderaspecten. Tevens dient de bodemkwaliteit onderzocht te zijn en geschikt bevonden te worden voor de verwezenlijking van de beoogde woonfunctie.

De voorliggende onderbouwing strekt er mede toe de binnen- en buitenplanse afwijkingen, voorwaarden en onderzoeksverplichtingen van een onderbouwing te voorzien waaruit volgt dat het project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

## 3 Ruimtelijke Ordening

Het vigerende bestemmingsplan staat woningbouw tot een hoogte van 100 meter op deze locatie toe. Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van de maximum bouwhoogte tot een hoogte van 150 meter, mits deze afwijking in overeenstemming is met de in maart 2011 vastgestelde Hoogbouwvisie 2011 en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht. Motivering ten aanzien van deze functie heeft middels het vaststellen van het vigerende bestemmingsplan plaatsgevonden. Voorliggende ontwikkeling maakt dan ook geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk zoals bedoeld in artikel 2.1.1 van de Verordening ruimte van de provincie Zuid-Holland. In deze paragraaf kan hierdoor volstaan worden met het beschouwen van het gemeentelijk beleid.

### 3.1 Gemeentelijk beleid

#### 3.1.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

De Stadsvisie is vastgesteld op 29 november 2007. Hierin worden op hoofdlijnen uitspraken gedaan over de stad. De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Beide doelstellingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; om te kunnen leven in de stad moet het er goed wonen zijn en moet er passend werk zijn. Werkgelegenheid ontwikkelt zich op zijn beurt alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsument.

Rotterdam wil een aantrekkelijke woonstad zijn voor alle Rotterdammers. Uit de Stadsvisie blijkt dat er een overschot is aan goedkope appartementen in de Tuinsteden en vooroorlogse wijken, en een tekort aan koopwoningen in centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Om te voorzien in de vraag naar centrumstedelijk wonen dient de binnenstad verdicht te worden.

In de binnenstad van Rotterdam is momenteel een onbalans tussen wonen en werken. De verhouding inwoners / werkers is in Rotterdam 1:3 tegenover 1:1 in bijvoorbeeld Amsterdam. Een evenwichtigere verhouding biedt betere uitgangspunten voor een sterk en aantrekkelijk centrumstedelijk woonmilieu. Met extra woningen in het centrum wordt bijgedragen aan het draagvlak van voorzieningen en bedrijvigheid. Bovendien sluit het aan bij de kwantitatieve vraag naar centrumstedelijk wonen, die momenteel groter is dan het aanbod.

Voorgenomen initiatief maakt centrumstedelijke woningen mogelijk, waardoor het initiatief aansluit bij bovengenoemde visie.

### 3.1.2 Nota Architectuur en Rotterdam

De nota Architectuur en Rotterdam is een uitwerking van de Stadsvisie, waarin staat dat architectuur en cultureel erfgoed doorslaggevende stimulerende bijdragen kunnen leveren aan de verdere ontwikkeling van de stad. De kunst is om van die ontwikkelingskracht optimaal gebruik te maken. Architectuur kan de stad aantrekkelijk maken, wat bijdraagt aan het welbevinden van de gebruikers van de stad. Deze kracht van architectuur is aan te scherpen door meer nadruk te leggen op samenhang in het stedelijke weefsel en op de levendigheid van de stad. De praktijk vergt een duidelijke uitvoeringsagenda. Voor de gemeente zijn er drie leidende beginselen bij het omzetten van woorden in daden. Het gaat dan om:

- het bevorderen van goed opdrachtgeverschap;
- vergaren en delen van kennis op het terrein van architectuur, toegespitst op de Rotterdamse opgave;
- behouden en stimuleren van ontwerptalent in Rotterdam.

De Nota Architectuur en Rotterdam is te downloaden op de site van de gemeente Rotterdam (<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/architectuur/>).

### 3.1.3 Woonvisie Rotterdam 'Koers naar 2030 aanpak tot 2020'

De gemeente Rotterdam heeft een nieuwe woonvisie opgesteld, 'Woonvisie Rotterdam koers naar 2030 aanpak tot 2020'. Deze visie is op 15 december 2016 vastgesteld. Een nieuwe Woonvisie was nodig om de koers aan te scherpen. Want er verandert veel in de samenleving. Er zijn nieuwe wetten en regels gekomen voor woningcorporaties. De rol van de overheid verandert. De bevolking van Rotterdam groeit, terwijl ook het opleidingsniveau stijgt. De arbeidsmarkt is in beweging en wonen in de stad wordt steeds populairder.

Het doel van het woonbeleid blijft de komende jaren onveranderd: een aantrekkelijke woonstad met een sterke economie. Naast voldoende werkgelegenheid zijn hiervoor meer kwalitatief hoogwaardige en gedifferentieerde woonmilieus nodig. Bij goed wonen in een aantrekkelijk woonmilieu gaat het om meer dan de woning alleen. Zoals de woonomgeving, waaronder groen, speel- en ontmoetingsplekken, water en schone lucht. Maar ook voorzieningen als scholen, gezondheidsvoorzieningen en winkels, een gevarieerd cultureel en culinair aanbod en een goede bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Cruciaal blijft het samenleven met medebewoners in buurt of wijk.

De woonvisie schetst de belangrijkste ontwikkelingen en trends van de afgelopen tijd en trekt deze door in de koers naar 2030. Het gaat hierbij om:

- de doorgaande bevolkingsgroei;
- de stijging van het opleidingsniveau van de Rotterdammers;
- de flexibilisering van de arbeidsmarkt;
- de herontdekking van het stedelijk wonen;
- de toenemende vraag naar goede huurwoningen in het middensegment; en
- de toetreding van nieuwe partijen (zoals buitenlandse beleggers) op de woningmarkt.

Het inwonertal zal volgens de Woonvisie verder groeien van 618.000 in 2014 naar circa 676.000 in 2030. Ook het aantal woningen in Rotterdam zal volgens de visie verder stijgen: van 299.800 in 2014 tot circa 316.000 in 2030. De samenstelling van deze voorraad zal aanzienlijk veranderen: er komen 36.000 woningen in het middeldure/dure segment bij en er verdwijnen 20.000 woningen in het goedkope segment. De grens tussen middelduur/duur en goedkoop ligt bij woningen met een huur van € 618,- per maand of een WOZ-waarde van € 122.000,- (prijspeil 2015).

Voor de komende jaren zijn de belangrijkste opgaven voor de gemeente en haar partners:

- meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren;
- zorgen voor een woningkwaliteit met toekomstwaarde;
- de basis op orde houden.

#### Ad 1 Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren

- Kansrijke wijken voor gezinnen
- Wonen in de binnenstad
- Transformatie stadshavens
- Nationaal Programma Rotterdam Zuid
- Nieuwbouw van woningen
- Aantrekken en vasthouden van studenten en afgestudeerden
- Randvoorwaardelijk: banen, buitenruimte, mobiliteit, luchtkwaliteit

#### Ad 2 Zorgen voor een woningkwaliteit met toekomstwaarde

- Faciliteren innovatie / nieuwe woonvormen
- Zelfbouw van woningen
- Transformatie leegstaande kantoren, zorgvastgoed en gemeentelijk vastgoed
- Duurzaamheid en energie-efficiency
- Rotterdamse Kwaliteitsstandaard
- Funderingsonderzoek en –herstel

#### Ad 3 De basis op orde houden

- Betaalbaarheid en beschikbaarheid
- Woonruimtebemiddeling
- Verkoop van huurwoningen door corporaties
- Aanpak particuliere voorraad en VVE010
- Langer thuis en huisvesting bijzondere doelgroepen
- Instroomregulering via de Rotterdamwet
- Aanpak woonoverlast
- Beheer: schoon, heel en veilig, jaren80-wijken, kleine kernen

In Rotterdam zijn verschillende typen woonmilieus te onderscheiden. Gewilde woonmilieus moeten worden gekoesterd en waar nodig versterkt en verbeterd. Niet ieder milieu is echter even gewenst of kwalitatief sterk. De Stadsvisie noemt 'centrumstedelijk', 'rustig stedelijk' en 'groenstedelijk' wonen als de gewilde woonmilieus, waaraan in Rotterdam het grootste tekort bestaat. Rotterdam is de enige regiogemeente die een centrumstedelijk (grootstedelijk) woonmilieu kan bieden en vervult zo op zichzelf een regionale behoefte. De verwachting is bovendien dat, doordat het centrumstedelijk wonen in aantrekkingskracht de schaal van de regio overstijgt, een grotere behoefte kan worden bediend.

In de woonvisie wordt een toekomstvisie geschetst voor 2030. Het woonmilieu dat voorzien wordt ter plaatse van het projectgebied betreft 'compact centrum op twee oevers'. Het 'compact centrum op twee oevers' wordt als visitekaartje van Rotterdam beschouwd. Dit is het gebied waarmee Rotterdam zich internationaal etaleert als kosmopolitische en vernieuwende stad. Om ervoor zorgen dat het centrum voor bewoners, werknemers en toeristen een aangenamer, gastvrijer plek wordt om te verblijven is tot en met 2030 verdere verdichting, vergroening en een fijnmazige (voorzieningen)structuur noodzakelijk. Een 'city lounge', waar het leven zich ook afspeelt op straatniveau.

Door woningen te realiseren voor studenten, expats, kleine huishoudens (jong en oud) en voor stedelijke gezinnen, ontstaat in het centrum een groter en gevarieerder woonaanbod. Nieuwbouw en transformatie werken als een katalysator. Voor groepen die niet lang aan een plek gebonden (kunnen of willen) zijn, is een brede huursector in de binnenstad nodig. Uitbreiding van de woningvoorraad in de gewenste segmenten dient in het 'compact centrum op twee oevers' vorm te krijgen via verdichting (in lijn met de verdichtingsstrategie) en transformatie.

De beoogde woningbouw draagt bij aan verdichting en een gevarieerd woonaanbod in met name de huursector. Hiermee wordt aangesloten bij de 'Woonvisie Rotterdam koers naar 2030 aanpak tot 2020'.

### **3.2 Conclusie ruimtelijk beleid**

Rotterdam is de enige regiogemeente die een centrumstedelijk (grootstedelijk) woonmilieu kan bieden en vervult zo op zichzelf een regionale behoefte. Met de realisatie van 305 appartementen wordt voorzien in de vraag naar centrumstedelijk wonen en wordt invulling gegeven aan de beleidsdoelstellingen uit de Woonvisie. Conform de nieuwe woonvisie dient uitbreiding van de woningvoorraad in de gewenste segmenten in het 'compact centrum op twee oevers' vorm te krijgen via verdichting (in lijn met de verdichtingsstrategie) en transformatie. Het beoogde woongebouw draagt bij aan verdichting en een gevarieerd woonaanbod, waardoor voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van het gemeentelijk beleid. De onderdelen van het bouwplan die afwijken van het vigerende bestemmingsplan maken deze conclusie niet anders. Deze afwijkingen zijn ingegeven vanuit de ambitie een centrumstedelijk woonmilieu te realiseren.

## 4 Ruimtelijke aspecten

### 4.1 Ruimtelijke inpassing

#### 4.1.1 Stedenbouw

*Visie Ruimte en Mobiliteit: Programma Ruimte (Provincie Zuid-Holland, geconsolideerd, in werking per 19 januari 2018)*

De vraag naar stedelijk wonen neemt toe. Verdichting, herstructurering en transformatie van bestaand stedelijk gebied is essentieel om in die vraag te kunnen voorzien. Hiermee wordt de stedelijke economie verder versterkt en wordt beter gebruik gemaakt van de investeringen die zijn gedaan in voorzieningen en infrastructuur. Op deze wijze kan het stedelijk gebied aan kwaliteit winnen.

Samen met andere partijen wil de provincie de vraag naar stedelijk wonen faciliteren en de realisatie van stedelijke woonmilieus stimuleren.

Een voorbeeld van thematisch beleidsinstrumentarium is de handreiking Transit Oriented Development, die tot stand is gekomen in het kader van het MIRT-onderzoek Stimuleren Stedelijk Wonen. Deze handreiking is gericht op het realiseren van stedelijk woonmilieus in de nabijheid van stedelijke voorzieningen, op locaties die multimodaal zijn ontsloten. Daarbij is de inrichting van het gebied van belang om daadwerkelijk een stedelijk woonmilieu te realiseren.

Het voorgenomen bouwplan past in het beleid van de provincie. Binnen bestaand stedelijk gebied wordt een leegstaand hoofdpostkantoor gerestaureerd en herbested om verdichting in een stedelijk woonmilieu door toevoegen van woningen en hotelfuncties mogelijk te maken. Post Rotterdam ligt in de nabijheid van diverse vormen van openbaar vervoer, zoals tram, metro en trein. Daarnaast ligt de locatie in de nabijheid van (stedelijke) voorzieningen. De ontwikkeling draagt hiermee bij aan de vraag naar stedelijk wonen.

Het hoofdpostkantoor is een rijksmonument en daarmee zowel lokaal als nationaal van betekenis. Om de monumentale waarden van het gebouw te behouden is gekozen voor een zorgvuldige renovatie/restauratie van het pand. Om een nieuw retail- en hotelprogramma mogelijk te maken zijn bepaalde ingrepen in het gebouw onvermijdelijk en zullen bepaalde onderdelen worden aangepast/gesloopt. Om het gewenste woonprogramma mogelijk te maken wordt de reeds eerder benoemde Rodezandvleugel van het gebouw verwijderd en wordt ter plaatse hiervan een nieuwbouwoontoren gerealiseerd.

### 4.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten

#### *Mobiliteitsconcept*

In het kader van de herontwikkeling en nieuwbouw dient de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte te worden beoordeeld. Daarnaast dient de beoogde verkeersontsluiting te worden getoetst om ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan. In de toekomstige situatie zal bij het gebouw met 305 appartementen, een vijfsterrenhotel, overige commerciële voorzieningen en een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd met 34 autoparkeerplaatsen en 730 fietsparkeerplaatsen.

Voor dit zeer centrumstedelijke project wordt ingezet op een innovatief deelconcept voor de toekomstige bewoners. Dit vraagt een uitgebreidere toelichting op de integrale oplossing voor parkeren van auto's, stallen van fietsen en opbergen van spullen. Onderstaand wordt dit per thema behandeld.

### **Parkeerberekening auto en fiets**

#### *Norm parkeerbeleid (2018)*

Er is aangesloten bij het gemeentelijk parkeerbeleid uit de *Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018*. De locatie valt binnen Zone A en betreft daarmee een hoogstedelijk gebied. De opgestelde parkeerbalans met de parkeernormen die tot Zone A behoren is te zien in Tabel 4.1. Op basis van het nu voorliggende programma voor Post Rotterdam ligt de minimum parkeereis op 228 autoparkeerplaatsen en 684 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Vanuit het parkeerbeleid is het mogelijk om vrijstelling toe te passen op de parkeereis voor bepaalde bijzondere situaties. Het gaat hier om de volgende situaties:

- Nabijheid OV-stations: Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel opgenomen OV-stations wordt de autoparkeereis vermindert, afhankelijk van de hemelsbrede afstand en de OV-halte. Met de nabijheid van metrostation Beurs geldt een correctie van 40%;
- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, wordt de autoparkeereis met maximaal 10% verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten);
- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geormerkte deelautoparkeerplaatsen;
- Mobility as a Service (MaaS): als bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers Mobility as a Service structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, beschikbaar wordt gesteld, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd. De bijzondere vrijstellingen mogen bij elkaar worden opgeteld.

Door gebruik te maken van de mogelijke vrijstellingen kan de parkeereis omlaag worden bijgesteld. Zo is de locatie Post Rotterdam hemelsbreed op circa 350 meter gelegen van metrostation Beurs. Hierdoor kan er een correctie worden toegepast van 40% op de parkeereis. Verder wordt de parkeereis gereduceerd met het maximum van 10% door de locatie te voorzien van extra fietsparkeergelegenheid. Dit houdt in dat er 23 autoparkeerplaatsen ( $228 * 0,10$ ) van het totaal minimum aantal autoparkeerplaatsen plaats zal gaan maken voor 46 ( $23 * 2$ ) fietsparkeerplaatsen. Bovendien worden deelauto's (correctie van 20%) en MaaS structureel aangeboden (correctie van 20%). Dit betekent dat de parkeernorm met 90% ( $40 + 10 + 20 + 20$ ) mag worden verlaagd. Met het toepassen van de correctie zijn in totaal minimaal 32 autoparkeerplaatsen en minimaal 730 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein benodigd.



Zone												
A												
<b>Restaurant</b>	<b>Space (-)</b>	<b>Size (m2)</b>										
	00.21.1xx	304										
	00.18.1xx	418										
<b>SUBTOTAL</b>		<b>722</b>										
<b>Retail</b>	<b>Space (-)</b>	<b>Size (m2)</b>										
	00.13.1xx	421										
	00.14.1xx	289										
	00.10.1xx	144										
<b>SUBTOTAL</b>		<b>854</b>										
<b>TOTAL</b>		<b>1576</b>										
Function	Type (usable space)	Number app (#)	Coefficient car	Coefficient bike	Number car	Number bike						
						Overall	Kort stallen (openbare ruimte)	Inpandig stallen				
Apartments	<40 m2	0	0,1	2	0	min 0	min 0,0	0,0				
	40-65 m2	72	0,4	2	28,8	min 144	min 0,0	144,0				
	65-85 m2	100	0,6	2	60	min 200	min 0,0	200,0				
	85-120 m2	101	1	2	101	min 202	min 0,0	202,0				
	>120 m2	32	1,2	2	38,4	min 64	min 0,0	64,0				
Hôtel (5 stars)	Horeca V	224	0,47	0,4	105,3	max 89,6	min 44,8	0,50 44,8				
Restaurant	per 100 m2 (usable space)	7,22	1,6	18	11,6	max 130,0	min 104,0	0,80 26,0				
Retail	per 100 m2 (usable space)	8,54	0,38	2,7	3,2	max 23,1	min 19,6	0,85 3,5				
					<b>Total residential</b>	610		610				
					<b>Total public min</b>	242,6	168,4	74,3				
					<b>Total public max</b>	120,1	-	-				
					<b>TOTAL min</b>	228,2	168,4	684,3				
					<b>TOTAL max</b>	348,3	-	-				
						o.b.v. minimum en inpandig stallen						
<b>Reduction</b>					Number car	Number bike						
Close to public transport	-40%				-91,3							
Extra bike parking	-10%				-22,8	45,6	0,0	45,6				
Use of shared cars	-30%				-45,6							
Parking space for shared cars (1:5)	20%				9,1							
Mobility as a Service (MaaS)	-20%				-45,6							
<b>TOTAL</b>					<b>32</b>	898	168	<b>730</b>				
<b>TOTAL residential</b>					<b>32</b>			<b>610</b>				
<b>TOTAL public</b>					<b>0</b>		168	<b>120</b>				

Tabel 4.1: benodigd aantal (fiets)parkeerplaatsen

### Doelgroep

Voorafgaand is niet vastgesteld welke doelgroep zich op deze locatie zich zal gaan vestigen. Gezien de prominente locatie midden in het centrum van Rotterdam, een locatie met alle (dagelijkse) voorzieningen binnen handbereik en waar door middel van OV gemakkelijk (door het hele land) gereisd kan worden, betreft het een locatie waar de afhankelijkheid van de auto laag is. Dit zijn vaak kwaliteiten van centrumstedelijk wonen waar bewoners bewust voor kiezen en gebruik van maken.

### Introductie provider

De locatie Post Rotterdam biedt in het kader van het ontwikkelen van een MaaS-concept (Mobility as a Service) optimale randvoorwaarden met zijn centrale ligging, uitstekende aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer, directe ligging aan een goed fietsnetwerk en vele voorzieningen in de directe omgeving.

### Voorstel

Vooralsnog is er geen exclusieve afspraak met een MaaS provider vastgesteld, maar het voorstel is als volgt:

“Alle bewoners van het Postkantoor kunnen naast hun huissleutel een mobiliteitskaart krijgen. Met deze mobiliteitskaart hebben zij toegang tot het OV in Nederland, OV-fietsen, 1800 GreenWheels-deelauto's in Nederland. Tevens geeft deze mobiliteitskaart toegang tot de deelvloot van fietsen en auto's in de parkeergarage van het postkantoor. Met de mobiliteitskaart kunnen zij de fietsen en auto's openen, laden of tanken en weer afsluiten. Tevens heeft de bewoner een app waarmee zij al hun reizen kunnen plannen, reserveren en boeken. Dit kan per dag, per week of maandelijks. Afhankelijk van het gekozen abonnement zien zij de mobiliteitskosten per reis, dag of maand. Met deze app heeft een bewoner volledig controle over de kosten maar tegelijkertijd ook direct inzicht in alternatieve reisopties zoals het openbaar vervoer of de speed pedelec.”

### *Mobility as a Service (MaaS)*

Het mobiliteitsconcept voor Post Rotterdam is ontwikkeld om aan te sluiten bij de sterk stedelijke locatie en moderne verplaatsingsbehoeftes. Door het aanbieden van verschillende soorten (deel)mobiliteit die hierbij aansluiten (onder andere elektrische deelscooters, deelbakfietsen) wordt dit gefaciliteerd en gestimuleerd. Door deze verschillende vormen van mobiliteit aan te bieden als dienst (Mobility as a Service) wordt betaald voor het gebruik en niet voor het bezit. De reiziger wordt bediend door één provider, zowel software (toegang tot alle vervoersdiensten) als hardware (de benodigde fietsen, auto's en andere mobiliteitsproviders). De gewenste reis wordt met de best beschikbare combinatie van (gedeelde) vervoersdiensten gepland, geboekt en betaald.

Bewoners van Post Rotterdam kunnen naast hun huissleutel een mobiliteitskaart krijgen. Met deze mobiliteitskaart hebben zij toegang tot het OV in Nederland, OV-fietsen, 1.800 Greenwheelsdeelauto's in Nederland. Tevens geeft deze gratis mobiliteitskaart toegang tot de eigen deelvloot van fietsen en auto's in het gebouw. Met de mobiliteitskaart kunnen zij de fietsen en auto's openen, laden of tanken en weer afsluiten.

Tevens ontvangt de bewoner een app waarmee zij al hun reizen kunnen plannen, reserveren en boeken. Dit kan per dag, per week of maandelijks. Afhankelijk van het gekozen abonnement zien zij de mobiliteitskosten per reis, dag of maand. Met deze app heeft een bewoner volledig controle over de kosten maar tegelijkertijd ook direct inzicht in alternatieve reisopties zoals een speed pedelec fiets of OV. Om gebruik te maken van het concept kunnen de bewoners vooraf mobiliteitstegoed kopen. Vervolgens wordt er bij het gebruik van de mobiliteitsdiensten hiervan tegoed afgeschreven.

### *Aanbod van omgeving*

Doordat er in de directe omgeving een rijk aanbod van voorzieningen te vinden is daalt de afhankelijkheid van een (eigen) auto aanzienlijk. Zo ligt de locatie midden in het centrum van Rotterdam en zijn de nodige (dagelijkse) voorzieningen 'op de hoek' te vinden. Binnen een straal van 700 meter zijn onder andere winkels, sportfaciliteiten, bioscopen, park, theaters, restaurants, cafés en andere uitgaangelegenheid op loopafstand. Daarnaast zijn er op 100-400 meter afstand diverse OV-knooppunten te vinden die het mogelijk maken om zowel binnen Rotterdam als naar buiten te reizen door middel van het OV. Verder is er in Rotterdam het nodige werkgelegenheid te vinden dat veelal gemakkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer. Door de aanwezigheid van deze factoren zullen toekomstige bewoners niet direct afhankelijk zijn van een (eigen) auto. De genoemde factoren maken het verantwoord om te realiseren met een lage(re) parkeereis.

### *De deelauto's*

Het mobiliteitsconcept zal volledig voorzien in de automobilititeit van de bewoners. Van de 34 te realiseren parkeerplaatsen of de eventueel in een nabijgelegen parkeervoorziening aan te huren parkeerplaatsen zijn er tenminste 9 bestemd voor de deelauto's die worden aangeboden door de MaaS provider. Dit aantal kan worden opgeschaald aan de hand van de gebleken behoefte van de gebruikers. Hierbij geldt volgens het parkeerbeleid dat één deelauto gelijk staat aan vijf particuliere auto's. Het aanbod van deelauto's bestaat uit een mix van modellen en zal bijvoorbeeld bestaan uit een kleine elektrische auto voor korte afstanden in de stad, een grote (familie)auto voor de langere afstanden en specials zoals een (verhuis)busje of cabrio in de zomer.

### *De deelfietsen*

De te realiseren fietsparkeerplaatsen zijn voor het grootste deel (610 stuks) bestemd voor de

bewoners en zijn ook hun eigendom. Aan de hand van de gebleken behoefte van de gebruikers kunnen deze worden ingezet ten behoeve van deelfietsen in plaats van voor het stallen van privé-fietsen.

Voor de overige, inpandige fietsparkeerplaatsen voor hotel, retail, restaurants en 'extra fietsparkeerruimte voor langparkeeders' (respectievelijk 45, 26, 3 en 46 stuks) wordt te zijner tijd in overleg met de eindgebruikers en de gemeente bekeken in hoeverre deze moeten worden ingezet voor deelfietsen.

Het aanbod van deelfietsen zal bestaan uit een aantal verschillende typen fietsen zoals een reguliere stadsfiets of een elektrisch ondersteunde speed pedelec of toerfiets. Zo is voor zowel de korte als lange afstand een passende fiets beschikbaar voor de bewoner. Maar ook een bakfiets behoort tot de opties. Bovendien biedt dit het gemak van beschikbaarheid en de luxe van geen eigen onderhoud moeten doen zoals banden plakken. M.u.v. eventuele speciale fietsen zoals kinderfietsjes, racefietsen en/of mountainbikes, hoeven bewoners dus geen eigen fietsen meer aan te schaffen en te onderhouden.

#### *Parkeren op straat*

Ten slotte is nog van belang dat in het centrum van Rotterdam sprake is van betaald autoparkeren. Voor langdurig parkeren op straat is een parkeervergunning noodzakelijk. Voor de bewoners van Post Rotterdam geldt dat zij buiten het mobiliteitsconcept om geen aanspraak kunnen doen op een parkeervergunning op straat. Zo geldt vanuit het parkeerbeleid dat wanneer er een vrijstelling op de parkeereis wordt gehanteerd (geheel of gedeeltelijk), de mogelijkheid tot aanspraak op een parkeervergunning vervalt.

Conform het gemeentelijk parkeerbeleid wordt een deel van de parkeerbehoefte voor fietsen ingevuld als kort stallen in de openbare ruimte. Dit betreft 168 plaatsen.

#### **Verkeersafwikkeling**

Voor de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer zijn aanpassingen nodig aan de verkeerssituatie. De voorgestelde oplossing is het openen van de Stadhuisstraat in één richting, namelijk van de Coolsingel naar de Rodezand. De Stadhuisstraat zal alleen toegankelijk zijn voor verkeer dat in noordelijke richting op de Coolsingel rijdt. Dit verkeer kan rechtsaf de Stadhuisstraat in slaan. Dit is ook weergegeven in afbeelding 4.1. De Stadhuisstraat heeft in deze oplossing dezelfde breedte als in de huidige situatie. Het zal niet mogelijk zijn om linksaf te slaan vanaf de Coolsingel. Ook voor fietsers, die aan de westelijke zijde van de Coolsingel rijden, is het niet mogelijk om de Stadhuisstraat in te rijden. Er zijn kiss&ride/kort parkeren plekken aan de Stadhuisstraat en aan de Rodezand.

De Rodezand wordt voor automobilisten een éénrichtingsweg van de Stadhuisstraat naar de Meent. Hierdoor is de circulatie rondom Post Rotterdam alleen rechtson en zullen er geen conflicten zijn tussen voertuigen op de Rodezand die in verschillende richtingen rijden. Dit is temeer van belang omdat de Rodezand vanuit het Raam naar de Meent onderdeel wordt van een parkeerroute. Daardoor zal meer verkeer van de Rodezand gebruik maken in deze richting. Voor fietsverkeer en calamiteitendiensten blijft de Rodezand in beide richtingen toegankelijk. In afbeelding 4.2 is de te verwachten verkeersgeneratie weergegeven wanneer de Stadhuisstraat vanaf de Coolsingel toegankelijk wordt.

Burgemeester en wethouders dienen de genoemde aanpassingen van de verkeerssituatie mogelijk te maken middels het nemen van een verkeersbesluit.



Afbeelding 4.2 Verwachte verkeersgeneratie Post Rotterdam

## Verkeersgeneratie

Door de ontwikkeling van Post Rotterdam zullen extra mensen van en naar deze locatie reizen. Vanwege de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de gunstige ligging dichtbij veel faciliteiten zullen relatief veel van de extra verplaatsingen met het openbaar vervoer en met de fiets gebeuren. Daarnaast zullen er ook extra autoverplaatsingen van en naar Post Rotterdam ontstaan. Voor de voorgenomen ontwikkeling worden zeer weinig autoparkeerplekken voorzien; 34 plekken. Door Studio Bereikbaar is de bereikbaarheid en de verkeersgeneratie van Post Rotterdam onderzocht<sup>1</sup>.

Er wordt voorgesteld de Stadhuisstraat open te stellen voor verkeer in één richting van de Coolsingel naar de Rodezand en de Rodezand een éénrichtingsstraat te maken in de richting van de Meent. De Stadhuisstraat zal alleen toegankelijk zijn voor verkeer dat in noordelijke richting op de Coolsingel rijdt. Het zal niet mogelijk zijn om linksaf te slaan vanaf de Coolsingel. Deze oplossing:

- Vraagt minimale aanpassingen aan het ontwerp van de Coolsingel en is dus goed inpasbaar in de plannen voor de nieuwe Coolsingel;
- Zorgt voor een veiligere afwikkeling van het verkeer dan in de huidige situatie omdat kerende vrachtwagens, bestelbusjes en taxi's worden voorkomen;
- Maakt Post Rotterdam goed bereikbaar voor bestemmingsverkeer, zonder dat het een aantrekkelijke werking heeft op ander verkeer;
- Zorgt ervoor dat het extra verkeer niet leidt tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling op een druk verkeersknooppunt in vergelijking met een gesloten Stadhuisstraat.

<sup>1</sup> Bijlage 1: Studio Bereikbaar; Bereikbaarheid Post Rotterdam [1.2]

Tevens is de verkeersgeneratie op twee manieren berekend.

De eerste, meer conservatieve manier, is door effecten van de specifieke locatie van Post Rotterdam mee te wegen door de bijzondere vrijstellingen voor nabijheid van OV en het plaatsen van extra fietsenstallingen uit de nieuwe “Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” ook toe te passen op de verkeersgeneratie.

In tabel 4.3 staat de korting op de parkeernorm zoals die volgens de nieuwe parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Door de ligging van Post Rotterdam nabij OV-verbindingen en op fietsafstand van veel bestemmingen zullen minder verplaatsingen met de auto plaatsvinden. Daarnaast is er geen parkeervoorziening of *valet parking* voor horeca en retailbezoekers. Het extra autoverkeer dat horeca en retail bezoekt zal gebruik maken van nabij gelezen parkeergarages.

Categorie	Ritgeneratie gemiddelde weekdag o.b.v. CROW norm	OV (40% korting)	Extra fiets (10% korting)	Verkeersvraag o.b.v. locatie	Waarvan naar Post Rotterdam locatie	Waarvan naar nabij gelegen parkeergarages
Appartementen	986	-394	-99	493	<b>493</b>	0
Hotel	342	-137	-34	171	<b>171</b>	0
Horeca	73	-29	-7	36	<b>0</b>	36
Retail	289	-116	-29	145	<b>0</b>	145
<b>Totaal</b>	<b>1690</b>	<b>-676</b>	<b>-169</b>	<b>845</b>	<b>664</b>	<b>181</b>

Tabel 4.3: Verwachte verkeersgeneratie op basis van locatie parkeernormen Post Rotterdam

Op basis van de werkelijk te realiseren parkeercapaciteit is een inschatting gemaakt van het gegenereerde verkeer naar Post Rotterdam (zie tabel 4.4). De te ontwikkelen parkeergarage zal naar verwachting een (semi)automatisch parkeersysteem zijn dat plaats biedt aan 34 auto's en zal alleen gebruikt worden door bewoners. Dit aantal komt ongeveer overeen met 9% van het aantal parkeerplekken volgens de CROW-norm. Er wordt hier aangenomen dat het aantal ritten van mensen die parkeren in Post Rotterdam ook 9% is van de ritgeneratie volgens CROW. Daarnaast is extra verkeer meegenomen doordat mensen hun boodschappen of bagage voor de deur zullen uitladen en vervolgens doorrijden naar een parkeerplek in de buurt. Dit is opgenomen in de kolom extra ritten Kiss & Ride, en is geschat op 20% van het aantal ritten.

Categorie	Ritgeneratie gemiddelde weekdag o.b.v. CROW norm	werkelijke parkeercapaciteit (werkelijke capaciteit /CROW parkeernorm)	o.b.v. werkelijke parkeercapaciteit (8% van CROW ritgeneratie)	extra ritten kiss&ride (20% van overige ritten)	ritten naar Post R'dam locatie
Appartementen	986	34 (±9%)	83	181	<b>264</b>

Tabel 4.4: Verwachte verkeersgeneratie op basis van werkelijke parkeercapaciteit

### 4.3 Archeologie

In de Erfgoedwet (2016) is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Daarnaast regelt de wet de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

#### Situatie plangebied archeologie

In het vigerende bestemmingsplan is voor het projectgebied de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 2' opgenomen. Dit betekent dat een omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen dient te zijn voorzien van een rapport van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Onderzoek van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR)<sup>2</sup>, op basis van het beoogde bouwplan heeft uitgewezen dat het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is. Het vooronderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van (mechanische) grondboringen (verkennende fase).

---

<sup>2</sup> Bijlage 2: Archeologie Rotterdam (BOOR); A2018042, Rotterdam, Coolsingel 42

De noodzaak voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek op deze locatie is afhankelijk van de verstoringsdiepte. Ter plaatse zal een kelder worden aangelegd met een oppervlak van 1064 m<sup>2</sup>. Er zal ontgraven worden tot een diepte van 5,5 m tot maximaal 7 m - NAP. De grondroerende werkzaamheden bestaan uit de aanleg van een kelder met ondergrondse parkeergarage. De marges van toegestane verstoring van de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam worden overschreden. De voorgenomen bouwwerkzaamheden zouden derhalve mogelijk een bedreiging kunnen vormen voor eventuele aanwezige archeologische waarden in de bodem. Om deze reden vereist de gemeente Rotterdam dat in het plangebied een archeologisch vooronderzoek wordt uitgevoerd. Hiertoe is door Archeologie Rotterdam (BOOR) een Programma van Eisen opgesteld<sup>3</sup>.

Het vereiste onderzoek dient voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden te worden uitgevoerd conform de gemeentelijke richtlijnen met betrekking tot archeologisch onderzoek.

#### **4.4 Cultuurhistorie**

Het bestaande hoofdpostkantoor is aangewezen als rijksmonument. Bij een monument gaat het om een bouwwerk of complex, zowel buiten als van binnen. Het is verboden zonder vergunning wijzigingen aan te brengen aan een rijksmonument.

Door Braaksma & Roos Architectenbureau is een cultuurhistorische analyse en waardering van het voormalige Postkantoor uitgevoerd (Braaksma & Roos 2018<sup>4</sup>). Het gebouw is gewaardeerd op de volgende onderdelen:

- Stedenbouwkundig en ensemble
- Architectonisch en bouwhistorisch
- Cultuurhistorisch
- Zeldzaamheid

Tevens zijn de afzonderlijke onderdelen van het gebouw gewaardeerd volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek van de RCE.

---

<sup>3</sup> Bijlage 3: Archeologie Rotterdam (BOOR); Programma van Eisen - Coolsingel 42, Postkantoor

<sup>4</sup> Bijlage 4: Braaksma & Roos Architectenbureau; Cultuurhistorische analyse & waardering Postkantoor Rotterdam [1627]

#### **4.5 Waterhuishoudkundige situatie (Watertoets)**

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk 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. Hierbij wordt gekeken naar waterkwantiteit, waterkwaliteit, riolering en beschermde zones.

De onderzoeklocatie is gelegen binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

De waterhuishoudkundige situatie verandert niet of nauwelijks ten opzichte van wat op basis van het vigerende planologisch regime mogelijk is. Door afkoppeling van hemelwater, het gebruik van niet uitloogbare bouwmaterialen en het niet extra verharderen van het projectgebied worden de waterhuishoudkundige belangen afdoende gewaarborgd. Hiermee vormt het wateraspect geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



## 5 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. In het vigerende bestemmingsplan zijn woningen op deze locatie al mogelijk gemaakt. De milieutechnische afweging om woningen toe te staan heeft hierin al plaatsgevonden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het bouwplan specifiek getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten tot een bouwhoogte van 155 m. De conclusies van deze milieuaspecten zijn in paragraaf 5.1 opgenomen. De specifieke milieuaspecten voor dit project worden in de daaropvolgende paragrafen nader beschouwd.

### 5.1 Conclusies milieu- en omgevingsaspecten

#### 5.1.1 Bedrijven en milieuzonering

Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen en hotelfuncties op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (de meest actuele uitgave dateert van 2009) in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten opgesteld. Hierdoor wordt in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met de belangen van bedrijven en woningen. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt door de komst van nieuwe woningen.

##### Relatie tot het project

De projectlocatie is gelegen in het centrum van Rotterdam. Binnen het centrumgebied van een grote stad zoals Rotterdam zijn veel verschillende functies aanwezig en is sprake van een hoge dichtheid. Het gebied kan derhalve worden aangewezen als gemengd gebied. Op basis van hetzelfde bestemmingsplan zijn bedrijven tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Dergelijke bedrijven hebben een maximale richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. Binnen 10 meter van het toekomstige woongebouw met commerciële plint zijn geen bedrijven behorende tot milieucategorie 2 gelegen. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt hiermee geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

##### Relatie tot omgeving

De commerciële plint van Post Rotterdam maakt het mogelijk om op de begane grond horeca toe te staan. Daarnaast wordt voorzien in de realisatie van een vijfsterrenhotel in het monumentale hoofdkantoor. In gemengd gebied bedraagt de richtafstand voor hotels, restaurants, cafés e.d. 0 meter. De voorgenomen ontwikkeling vormt hiermee geen belemmering voor bestaande gevoelige functies in de omgeving, zoals woningbouw.

#### 5.1.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

### **Relatie tot het project**

Externe veiligheid geeft voor wat betreft plaatsgebonden risico (10-6/jaar) en groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen per trein geen belemmeringen voor dit plan. Externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering.

#### **5.1.3 Luchtverkeer**

In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat bij een hoogte van meer dan 70 meter ter voorkoming van gevaar of hinder voor het luchtverkeer een omgevingsvergunning alleen kan worden verleend na advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Het advies van LVNL is door de gemeente Rotterdam ingewonnen en positief.

#### **5.1.4 Straalpad**

In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat ter voorkoming van belemmering voor het straalpad een omgevingsvergunning alleen kan worden verleend na advies van de beheerder van het straalpad.

Het advies van de beheerder van het straalpad is door de gemeente Rotterdam ingewonnen en positief.

#### **5.1.5 Bodem (milieukundig)**

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

### **Relatie tot het project**

Door MOS Milieu is in maart 2018 een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd<sup>5</sup>. Uit de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit blijkt dat het zintuiglijk schoon zand altijd toepasbaar is, en het baksteenhoudend zand valt in de klasse 'industrie'. Geadviseerd wordt om deze resultaten te zijner tijd te verifiëren door middel van een partijkeuring conform de BRL 1001.

#### **5.1.6 Luchtkwaliteit**

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen. Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

---

<sup>5</sup> Bijlage 5: MOS Milieu; Indicatief bodemonderzoek Coolsingel 42 te ROTTERDAM [R1703976-01]

## **Relatie tot het project**

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in totaal 305 wooneenheden, 20.000 m<sup>2</sup> voor een vijfsterrenhotel en 6.000 m<sup>2</sup> aan commerciële en publieke voorzieningen, ter vervanging van 26.000 m<sup>2</sup> postkantoor. In het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel' is aangegeven dat in het NSL-project Rotterdam Centrum een ruim programma opgenomen is, dat het mogelijk maakt alle voorziene en nog onvoorziene projecten binnen de bestemmingsplangrenzen te realiseren. De transformatie van het postkantoor past daarmee binnen de grenzen van het NSL-project Rotterdam Centrum. Een nadere afweging is hierdoor niet benodigd.

### **5.1.7 Niet gesprongen explosieven**

Op basis van de gegevens uit het gemeentebrede vooronderzoek<sup>6</sup> is door de gemeente Rotterdam geconcludeerd dat de projectlocatie niet-verdacht is ten aanzien van het aantreffen van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. De projectlocatie is ook niet in gebruik geweest als militair terrein. Derhalve ziet de gemeente geen belemmeringen voor het uitvoeren van werkzaamheden op deze locatie.

Wel wordt er nadrukkelijk op gewezen dat niet gegarandeerd kan worden dat er geen gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog zullen worden aangetroffen in het niet-verdachte gebied. Worden (mogelijk) conventionele explosieven (CE) aangetroffen dan dient het protocol spontane vondsten te worden gevolgd.

## **5.2 Geluid**

De Wet geluidhinder biedt vooral op ruimtelijk vlak bescherming tegen (spoor)weglawaai en industriellawaai van inrichtingen gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd. Het gaat hierbij om geluidsgevoelige objecten zoals: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven. In het kader van de Wet geluidhinder dient de geluidbelasting ten gevolge van zoneringsplichtige bronnen ter plaatse van het project, inzichtelijk te worden gemaakt. Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van geluidgezoneerde industrieterreinen. Wel ligt het plangebied binnen gezoneerde spoorwegen (metro), maar deze liggen ter plaatse van het plangebied ondergronds en vormen derhalve geen belemmering. Het bouwplan is gelegen binnen de zones van onder andere de verkeerswegen Coolsingel en de Meent. Het akoestisch onderzoek heeft daarom enkel betrekking op wegverkeer.

### **Berekende geluidbelasting**

Volgens het bestemmingsplan en het Besluit hogere waarden moet elke woning worden voorzien van een geluidluwe gevel/buitenruimte. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de gecumuleerde geluidbelasting niet hoger is dan 53 dB inclusief aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.

---

<sup>6</sup> Bijlage 6: Gemeente Rotterdam; WKO bronnen Coolsingel [2018-0030]

Uit het akoestisch onderzoek<sup>7</sup> blijkt dat niet wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar dat de maximale grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden. Met de inzet van aanvullende maatregelen bij de ontvanger in de vorm van balkonhekken wordt voldaan aan het gemeentelijke ontheffingsbeleid met een geluidbelasting op de achterliggende gevels  $\leq 53$  dB.

### **Conclusie**

Het plan Post Rotterdam wordt gebouwd op een hoog geluidbelaste locatie in Rotterdam. Gebaseerd op het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op enkele van de gevels wordt overschreden. Onderzoek heeft uitgewezen dat het toepassen van nadere maatregelen niet doeltreffend is of op bezwaren stuit van verkeersveiligheid, financiële of bouwkundige aard. Daarom wordt hierbij een hogere grenswaarde voor de woontoren aangevraagd bij de gemeente Rotterdam. Dit betreft een uniforme, hogere waarde van 53 dB voor de woningen grenzend aan noord-, zuid- en westgevel vanaf een hoogte van 45 meter (10<sup>e</sup> verdieping).

## **5.3 Ecologie**

### **5.3.1 Kader**

#### *Wet natuurbescherming*

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

#### *Soorten*

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

---

<sup>7</sup> Bijlage 7: ABT; Rapport-akoestisch onderzoek

### *Natura 2000*

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

### *Natuurnetwerk Nederland*

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

#### **5.3.2 Onderzoek en conclusie**

Aan de Coolsingel 42 te Rotterdam wordt de restauratie en nieuwbouw van een mixed-use gebouw voorbereid. Op het perceel staat een leegstaand postkantoor, dit wordt voor een klein gedeelte gesloopt om ruimte te maken voor de gewenste ontwikkeling. Onderdeel van de voorbereiding is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten, en analyse van het mogelijke effect van de werkzaamheden en het beoogde gebruik op die soorten. Uit de resultaten van de quickscan flora en fauna<sup>8</sup> is gebleken dat er geen beschermde soorten zijn aangetroffen. Wel zijn binnen het plangebied geschikte ruimtes aanwezig voor vleermuizen. Om die reden is aanvullend onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de ontdekking van een paarverblijf voor dwergvleermuizen. Er is daarom een separate procedure gestart ten behoeve van een ontheffing in het kader van de Wet Natuurbeheer. Tevens is door de gemeente Rotterdam geadviseerd aanvullend onderzoek uit te voeren naar de gierzwaluw. Dit onderzoek is eveneens uitgevoerd en hieruit blijkt dat de gierzwaluw het plangebied niet gebruikt als verblijfplaats of als foeragegebied<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Bijlage 8: NWC; *Quickscan flora en fauna Coolsingel 42 te Rotterdam* [P18-021/W1437]

<sup>9</sup> Bijlage 9: NWC; *Aanvullend onderzoek naar vleermuizen en Gierzwaluw in het kader van renovatiewerkzaamheden Coolsingel 42 te Rotterdam* [P18-021/W1437]

## 5.4 Bezinning

Het adviesbureau Van der Kooij en Verhoef Management & Consultancy (KVMC) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de hoogbouw (de woontoren) voor de bezinning van de omgeving<sup>10</sup>. Hierbij is onder meer getoetst aan de op 16 maart 2011 door de gemeenteraad vastgestelde herziene Hoogbouwvisie 2011, omdat deze visie van toepassing is op bouwdelen hoger dan 70 meter.

De eisen voor bezinning in de Hoogbouwvisie richten zich op de bezinning in verschillende gebieden. Er zijn in dat kader plekken aangewezen met een bepaalde gewenste kwaliteit. Op de zogenaamde 'sunspots' mag géén verslechtering plaats vinden binnen de aangewezen tijden van het gebruik (zie p. 30 van de Hoogbouwvisie). Op plekken met een 'specifieke kwaliteit' mag de schaduw maximaal 1 uur toenemen binnen de aangegeven tijden (zie p. 31 van de Hoogbouwvisie). De overige gebieden hebben een 'basiskwaliteit' en mogen maximaal 2 uur extra schaduw krijgen door de beoogde ontwikkeling. De maatgevende periode is daarbij van 21 maart tot en met 21 september.

In het kader van het beoordelen van de gevolgen van de hoogbouw voor de omgeving is het van belang om voorop te stellen dat ter plaatse een toren van 100 meter rechtstreeks is toegestaan op grond van het bestemmingsplan 'Lijnbaankwartier-Coolsingel'. De toren die reeds planologisch is toegestaan is bovendien breder dan de beoogde woontoren. De aanvrager heeft evenwel gekozen voor een slanke woontoren. Een groot gedeelte van de planologische bouw mogelijkheden blijft dus onbenut. Het feit dat het bestemmingsplan een toren van 100 meter toestaat, betekent tegelijkertijd dat de gevolgen voor de omgeving van de beoogde toren tot 100 meter niet onderzocht behoeven te worden. Louter de gevolgen van de planologische afwijking (de toren boven 100 meter) dienen inzichtelijk gemaakt te worden. Dat heeft KVMC gedaan in het onderzoeksrapport.

Het voorplein van het hoofdkantoor en het Stadhuisplein zijn als sunspots aangewezen. Hier mag op grond van de Hoogbouwvisie geen verslechtering in bezinning plaatsvinden. Uit het onderzoek van KVMC is gebleken dat de woontoren niet leidt tot een verslechtering van de bezinning van de sunspots binnen de aangewezen tijden van het gebruik. De invloed van de woontoren op de gebieden met een 'specifieke kwaliteit' is gering en de afname van de bezinning is in elk geval niet meer dan 1 uur binnen de aangegeven tijden. De afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van de woontoren is ten aanzien van deze gebieden in overeenstemming met de Hoogbouwvisie.

Voor de overige gebieden rond de locatie Post Rotterdam geldt de basiskwaliteit met maximaal 2 uur extra schaduw. KVMC heeft bezinningssimulaties uitgevoerd voor die gebieden. Daarbij is de bestaande, feitelijke situatie vergeleken met de geplande situatie (met een woontoren). Er zal in het gebied met een basiskwaliteit geen sprake zijn van een afname van bezinning met meer dan 2 uur. Er wordt ook ten aanzien van de gebieden met een basiskwaliteit voldaan aan de Hoogbouwvisie.

Gelet op de resultaten uit het onderzoek van KVMC vormt bezinning geen belemmering voor de voorgenomen bebouwing. Er wordt geconcludeerd dat aan de normen van de Hoogbouwvisie voor de bezinning wordt voldaan.

---

<sup>10</sup> Bijlage 10: KVMC; Bezonningsonderzoek voor het project Transformatie voormalig Postkantoor Coolsingel te Rotterdam [160.219 versie 1.2]

Voorts heeft KVMC beoordeeld wat de gevolgen voor het beoogde project zijn voor de bezonning op de gevels van woningen in de omgeving. Voor de bezonning van woningen bestaan geen wettelijke normen. Ook heeft de gemeenteraad het niet noodzakelijk geacht om voor de gevolgen van projecten voor de bezonning op de gevels van woningen specifiek beleid vast te stellen. Dergelijk beleid is slechts vastgesteld voor bepaalde gebieden (zie de Hoogbouwvisie). Om toch in beeld te brengen welke ruimtelijke gevolgen het beoogde project heeft voor woningen in de omgeving en ter beoordeling van de aanvaardbaarheid van schaduwhinder heeft KVMC aansluiting gezocht bij de Haagse bezonningsnorm (welke norm ook is toegepast bij andere hoogbouwprojecten in Rotterdam, zoals de Zalmhaventoren). Deze norm gaat uit van minimaal twee bezonningsuren op de bepalende dag: 19 februari.

Bij vrijwel alle woningen blijft dagelijks minimaal 2 uur zon gegarandeerd. Waar sprake is van minder uren mogelijke zonuren is er geen sprake van een verslechtering die wordt veroorzaakt door het beoogde project. Er wordt voldaan aan de Haagse bezonningsnorm en daarmee is sprake van een aanvaardbare bezonnings situatie.

Er zijn drie uitzonderingen. Bij drie woningen van het Timmerhuis zal de bezonning door de woontoren minder zijn dan 2 uur. Het gaat bij die drie woningen evenwel niet om een planologische verslechtering. Als de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt maximaal zouden worden ingevuld, dan zou de bezonningsduur op die woningen lager zijn. Een lagere bezonningsduur is aldus reeds planologisch mogelijk. De beoogde situatie is ten aanzien van de bezonning van de drie woningen dan ook een mindere afname in vergelijking met het maximale bouwvolume volgens het bestemmingsplan (40 meter ter plaatse van het gehele bestaande postkantoor en een bredere toren van 100 meter). Hierbij is voorts van belang dat de getoetste woningen in een binnenstedelijk gebied liggen, binnen de zone waar hoogbouw is beoogd in de Hoogbouwvisie.

Ten slotte is in het onderzoek middels een simulatie op 19 februari een vergelijking gemaakt tussen een toren van 100 meter (bestemmingsplan situatie) en een toren van 150 meter (geplande situatie). Hieruit blijkt logischerwijs dat bij 150 meter meer bebouwing op grotere afstand ook wordt beschaduwd dan bij 100 meter. Maar door de grotere afstand 'draait de schaduw snel door' en is nergens sprake van een onaanvaardbare bezonnings situatie.

Gelet op het voorgaande is het beoogde project in overeenstemming met de Hoogbouwvisie ten aanzien van de bezonning in de omgeving en met de Haagse bezonningsnorm voor woningen.

## **5.5 Windhinder**

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de 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 een windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD- of windtunnelsimulatie als noodzakelijk gezien. In de Hoogbouwvisie van de gemeente Rotterdam wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek noodzakelijk geacht vanaf 70 meter hoogte.

Door ABT is een windhinderonderzoek uitgevoerd<sup>11</sup>. Uit het onderzoek blijkt onder meer dat het windklimaat rond het gebouw (op maaiveld) op veel plaatsen goed is voor doorlopen. Aan de oostzijde is het te verwachten windklimaat voor de activiteit doorlopen 'matig'. Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

Elke vorm van bebouwing beïnvloedt de windcirculatie in de omgeving in meer of mindere mate. Zeker op een centrumlocatie valt enige toename van wind te verwachten. Het is in dit geval van belang dat bebouwing tot een hoogte van 100 meter reeds is toegestaan op grond van het geldende bestemmingsplan. Gelet op deze bestaande mogelijkheden, de aard van de (binnenstedelijke) omgeving en de weergegeven onderzoeksresultaten zal de beschreven toename van windhinder niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect wind vormt geen beletsel voor het toestaan van de ontwikkeling.

## 5.6 Duurzaamheid

De restauratie en herbestemming van het monumentale postkantoor en de bouw van een woontoren sluiten aan bij het streven van de gemeente Rotterdam naar een schone, groene en gezonde stad. Met de herbestemming van het monumentale postkantoor wordt een groot aantal vierkante meters, dat al meer dan een decennium leegstaat, teruggebracht op de vastgoedmarkt, zonder dat daar grote, milieubelastende bouwactiviteiten tegenover staan. Dit terwijl het gebouw wel wordt opgewaardeerd conform de huidige maatstaven ten aanzien van duurzaamheid; tijdens de restauratie wordt gestreefd naar een verbetering van energielabel G naar energielabel B. Met de hoogbouw van de nieuwe woontoren is er sprake van zeer intensief ruimtegebruik hetgeen bijdraagt aan de gewenste stedelijke verdichting.

De gemeente Rotterdam stelt een aantal aspecten centraal omtrent duurzaamheid in hoogbouw. De hoofddragconstructie bestaat uit een kern en kolommen wat resulteert in vrije vloervelden. Samen met woningscheidende wanden die worden opgetrokken in metal stud resulteert dit in flexibiliteit van plattegronden. Installatietechnisch zullen stadsverwarming, een geothermische warmte- en koude-installatie en mechanische balansventilatie met warmteterugwinning bijdragen aan een slimme energiehuishouding in de toren en in het monument. De woontoren voldoet aan de vigerende regelgeving voor energieprestatie en milieubelasting van materialen wat blijkt uit de EPG- en MPG-berekening die onderdeel vormen van de vergunningaanvraag.

---

<sup>11</sup> Bijlage 11: ABT, Post Rotterdam - CFD onderzoek naar het Windklimaat [15009]



## 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de beoogde restauratie en nieuwbouw van het voormalige hoofdpostkantoor aan de Coolsingel zowel ruimtelijk als milieutechnisch gemotiveerd. Met de bouw van een nieuwe en moderne appartemententoren wordt het mogelijk gemaakt om het monumentale postkantoor te restaureren en wordt een toekomstbestendig gebouw gerealiseerd. Het beoogde initiatief is niet in strijd met het overheidsbeleid en de milieuaspecten vormen geen belemmering voor de realisatie ervan.

De omgevingsvergunning wordt op grond van artikel 3.10, onder a van de Wabo voorbereid. Onderdeel van deze procedure is de terinzagelegging van het plan.

Voor belangstellenden en omwonenden hebben eind mei en medio juni 2018 diverse informatiebijeenkomsten plaatsgevonden. Hierbij is het publiek geïnformeerd over de ontwikkelingen en zijn zij in de gelegenheid gesteld om hun visie op de voorgenomen ontwikkeling te geven. Er was een positieve waardering voor de revitalisatie van het al jaren leegstaande postkantoor en de aantrekkelijkheid van het project voor de stad Rotterdam.

In het vervolgtraject zullen voor belanghebbenden (omwonenden, ondernemers etc.) vervolgbijeenkomsten worden ingepland om een open gesprek tussen ontwikkelaar en belanghebbenden mogelijk te maken.

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

## 7 Procedure

Zoals uit paragraaf 1.1 volgt, is vanwege het feit dat het een wijziging van een rijksmonument betreft op grond van art. 3.10 lid 1 eerste lid en onder de Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Deze procedure is geregeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.