provincie Zuid-Holland

1. Provincie Zuid Holland anoniem

Gedeputeerde Staten

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

Datum
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk
PZH-2022-804153427/
DOS-2022-0001825

Uw kenmerk
-

Bijlagen
-

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
13 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Aan de gemeenteraad van Rotterdam
d.t.v. de directeur van Stadsontwikkeling,
R&W/Bestemmingsplannen
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Onderwerp
Zienswijze ex artikel 3.8 Wro inzake ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven'

Geachte raad,

Inleiding
Ingevolge artikel 3.8, lid 1, onder b van de Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) ontvingen wij op 23 maart 2022 bovengenoemde ontwerpbestemmingsplan.

Het provinciaal ruimtelijk beoordelingskader is vastgelegd in het Omgevingsbeleid, bestaande uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland, de Programma(s) en de Omgevingsverordening Zuid-Holland (met name Afdeling 3.2, 6.2 en artikel 6.40). In de visie, Programma(s) en de verordening zijn beleid respectievelijk regels opgenomen voor de borging en bescherming van provinciale ruimtelijke belangen.

Met de gebiedsontwikkeling Rijnhaven beoogt u een gemengd, hoogstedelijk gebied te ontwikkelen met circa 3.000 nieuwe woningen, commerciële- en culturele voorzieningen en een stadspark.
Het plan past binnen de door Gedeputeerde Staten aanvaarde regionale woonvisie en levert zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is bij brief van 16 december 2021 al aangegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de betrokken provinciale ruimtelijke belangen en het college verzocht om het plan op deze onderdelen aan te passen. Wij hebben geconstateerd dat hieraan niet afdoende gevolg is gegeven. Daarom dienen wij tegen het ontwerpplan een zienswijze in met betrekking op het aspect detailhandel.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen 90, 385 en 386 stoppen dichtbij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

provincie Zuid-Holland

Ons kenmerk
PZH-2022-804153427/
DOS-2022-0001825

Zienswijze

Detailhandel

Detailhandelsbeleid provincie

Uitgangspunt van het provinciaal detailhandelsbeleid is dat nieuwe detailhandel primair gevestigd wordt binnen of aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken of binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk. Buiten de centra kan alleen ruimte worden geboden aan specifieke branches van detailhandel ('perifere detailhandel') of, onder voorwaarden, een aantal vormen van kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel en afhaalpunten voor niet-dagelijkse goederen. Nieuwe detailhandel moet voldoen aan de in het Omgevingsbeleid beschreven ontwikkelingsperspectief. Aangetoond dient te worden dat als gevolg van de ontwikkeling het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Voor zover de ontwikkeling een omvang heeft van meer dan 4.000 m^2 bruto vloeroppervlak (b.v.o.) binnen of aansluitend aan de bestaande winkelconcentratie in de binnenstad van Rotterdam of 2.000 m^2 bruto vloeroppervlak binnen of aansluitend aan de bestaande winkelconcentratie in de andere centra dient advies gevraagd te worden aan de adviescommissie detailhandel ZuidHolland.

Overlegreactie ex artikel 3.1.1 Bro

In onze vooroverlegreactie op het voorontwerpbestemmingsplan Rijnhaven hebben wij aangegeven dat het plan onvoldoende duidelijkheid gaf ten aanzien van de toevoeging van detailhandel. In het voorontwerpbestemmingsplan was onvoldoende onderbouwd dat de toevoeging van detailhandel in de Rijnhaven, naast eerder toegevoegde detailhandel in de omgeving van het plangebied noodzakelijk is en op de juiste locatie wordt mogelijk gemaakt. Wij hebben gevraagd deze toevoeging nader te onderbouwen mede in relatie tot de beoogde toevoeging aan detailhandel in het Katendrecht Pols-gebied (waar wij als provincie overigens ook kritisch op hebben gereageerd in een vooroverlegreactie en waar wij nog geen reactie op hebben ontvangen) en in relatie tot de bestaande winkelconcentraties in de Afrikaanderwijk en rond de Wilhelminapier. Direct in de omgeving zijn daarnaast in ieder geval de wijkwinkelconcentraties Entrepothaven, Vuurplaat en de winkelconcentratie aan de Pretorialaan gelegen die eenzelfde verzorgingsfunctie hebben als de beoogde nieuwe wijkwinkelvoorziening in Rijnhaven/Pols van Katendrecht.
Vanwege de omvang van de toe te voegen detailhandel in de Rijnhaven is gemeld dat een advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland noodzakelijk is.

Beantwoording gemeente van de overlegreactie

In de beantwoording op onze overlegreactie geeft u aan dat aanvullend onderzoek moet aantonen dat het winkelprogramma nodig is als onderdeel van het totale voorzieningenpakket en aansluit bij de beoogde ontwikkeling. In het aanvullend onderzoek zal een distributieplanologische verantwoording gegeven worden op het beoogde winkelprogramma. Daarbij geeft u aan aandacht te zullen besteden aan de

positionering van de Rijnhaven-ontwikkeling en het winkel- en voorzieningenprogramma in een grotere stedelijke context.
Voorts blijft u op uw standpunt dat een advies van de detailhandelscommissie niet aan de orde is, omdat de locatie onderdeel uitmaakt van de binnenstad van Rotterdam.

Beoordeling ontwerpbestemmingsplan aan het Omgevingsbeleid
Het ontwerpplan maakt binnen de Centrumbestemming in het bouwblok op de hoek Posthumalaan/Hillelaan de realisatie van maximaal 3.000 m^2 b.v.o. detailhandel mogelijk. Dit bouwblok sluit aan op de wijkwinkelconcentratie in de Katendrecht Pols, waar al diverse vergunningen voor zijn verleend en die deels aanwezig/in aanbouw zijn.

Nieuwe detailhandel moet voldoen aan de in het Omgevingsbeleid beschreven ontwikkelingsperspectief. De wijkwinkelconcentratie rond Katendrecht pols valt onder de overige centra zal in dat opzicht een lokale functie vervullen.
Voor deze categorie centra kan, op grond van het Omgevingsbeleid, beperkte groei van het winkeloppervlak aan de orde zijn om de dynamiek in de dagelijkse sector te faciliteren. Beperkte groei van het aanbod in de overige centra is ook mogelijk indien dit aanbod geen gelijke tred houdt met een sterke bevolkingsgroei die recent heeft plaatsgevonden, of aanstaande is, bij achterstand in het voorzieningenniveau of bij feitelijke en planologische saldering van aanwezige detailhandel uit hetzelfde verzorgingsgebied.

Wij nemen er kennis van dat u nader onderzoek zult laten doen naar de effecten van de toevoeging van detailhandel in relatie tot de detailhandelsstructuur binnen het verzorgingsgebied. Wij constateren dat u de onderbouwing op de toevoeging aan detailhandel (maximaal 3.000 m^2 b.v.o.) in de Rijnhaven op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp nog altijd onvoldoende heeft onderbouwd en dienen op dat punt dan ook een zienswijze in. Wij verzoeken u de uitbreiding van nieuwe detailhandel in Rijnhaven in samenhang te bezien en te onderbouwen met de nieuwe detailhandel die in de Pols van Katendrecht mogelijk wordt gemaakt.

In de toelichting van het plan geeft u aan dat de detailhandel die in het plan Rijnhaven nabij de winkelconcentratie in de Pols van Katendrecht wordt mogelijk gemaakt is bedoeld als uitbreiding van het aanbod dagelijkse winkelvoorzieningen.
Het kan zijn dat het nader onderzoek naar de behoefte aan detailhandel inderdaad uitwijst dat toevoeging van winkelmeters in de dagelijkse sector op deze plek gerechtvaardigd is (bijvoorbeeld door de sterke bevolkingsgroei in het gebied of door sanering van detailhandel elders). Wij verzoeken u dan de detailhandelsbestemming daarop te specificeren en geen reguliere detailhandelsbestemming in het plan mogelijk te maken, maar een bestemming die is toegespitst op de behoefte aan dagelijkse goederen. Ten aanzien van eventuele sanering van detailhandel wijzen wij er op dat zowel feitelijke als planologische sanering uit hetzelfde verzorgingsgebied van detailhandel daarbij uitgangspunt is.

Tot slot merken wij nog op dat voor de toevoeging van meer dan 2.000 m^2 b.v.o. detailhandel rond de (nieuwe) wijkwinkelconcentratie in de Pols van Katendrecht een

provincie Zuid-Holland

Ons kenmerk
PZH-2022-804153427/
DOS-2022-0001825

advies van de commissie detailhandel Zuid-Holland noodzakelijk is. Indien voorliggend plan maximaal 3.000 m^2 b.v.o. detailhandel in de Rijnhaven mogelijk maakt, is hiervoor ook een advies van deze commissie noodzakelijk. Wij zien de toevoeging van detailhandel op deze plek niet als onderdeel van het kernwinkelgebied in de binnenstad van Rotterdam. Wij verzoeken u het plan alsnog aan de commissie toe te sturen en bij voorkeur te combineren met de adviesaanvraag die nodig is voor de nieuw toe te voegen detailhandel in de Pols van Katendrecht. De toe te voegen wijkgebonden detailhandel in de Pols van Katendrecht/Rijnhaven zal in de praktijk betrekking hebben op dezelfde wijkwinkelvoorziening, die dan in zijn totaliteit met meer dan 4000 m^2 b.v.o. nieuwe detailhandel wordt uitgebreid.

Conclusie
Op basis van de aangeboden gegevens constateren wij dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciaal (ruimtelijk) beoordelingskader en daarom verzoeken wij u om het bestemmingsplan bij de vaststelling alsnog op deze punten aan te vullen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

Hoofd Beoordeling

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

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 12/04/2022
Uw Kenmerk: PZH-2022-804153427/DOS-2022-0001825
Ons kenmerk: 22/0008956
Betreft: Ontvangstbevestiging
Datum: 13/04/2022

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 'S-GRAVENHAGE

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 12/04/2022 hebben wij in goede orde op 13/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0008956 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

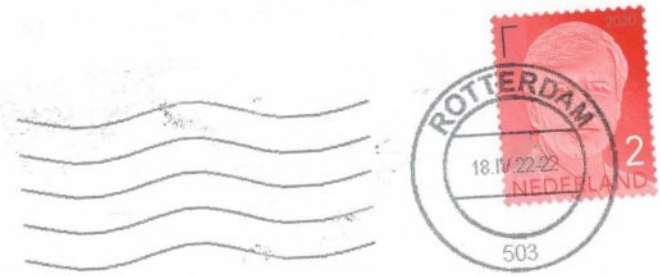
Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

2. Burger 1



Directeur Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575, 3002 AN
Rotterdam

CENTRAAL INFO[illegible]EHEER
REG.NR.:
19 APR. 2022
ROUTE:
KOPIE:

RS3UU #X84DXDX#DD#DDDD#

2. Burger 1



Aan:	Gemeenteraad Rotterdam
P/a:	Directeur Stadsontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen
	Postbus 6575. 3002 AN Rotterdam.
Betreft:	**Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven'.**
Datum:	18 april 2022

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
19 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Van:

Rotterdam

@gmail.com

Geachte raadsleden,

Met waardering heb ik kennisgenomen van de revitaliseringsplannen voor de Rijnhaven met de inzet het havenbekken te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd stuk stedelijk gebied met nieuwe bebouwing en een stadspark.

Volgens de recent vastgestelde Omgevingsvisie Rotterdam moeten we 'stadmaken' vanuit de eigen identiteit en bestaande kwaliteiten van de locatie. Voor de Rijnhaven staan deze kwaliteiten uitvoerig beschreven in de uitgebreide 'Cultuurhistorische Verkenning Rijnhaven', Flexus 2018, in opdracht van de Gemeente Rotterdam.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' wordt gememoreerd dat naast objecten met een status als rijks- of gemeentelijk monument er in het plangebied ook objecten zijn die deze status nog niet hebben, maar als herinnering aan de rijke geschiedenis van de haven toch een hoge waarde bezitten.

Daarnaast zijn er ook waardevolle stedenbouwkundige structuren in het Rijnhavengebied aanwezig. Hoewel deze mogelijk niet altijd in eerste instantie tot de verbeelding spreken, zijn zij toch van groot belang voor de instandhouding van de historische leesbaarheid van het havenbekken en zijn omgeving.

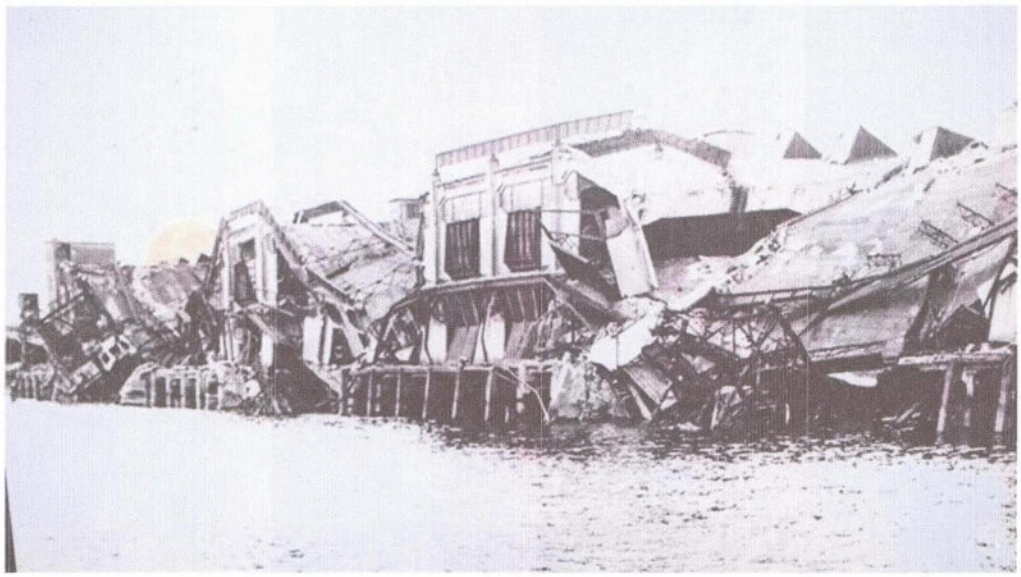
In dit bestemmingsplan worden echter geen objecten of structuren extra beschermd naar aanleiding van de adviezen uit de Cultuurhistorische Verkenning. De oorspronkelijke havencontour gaat verloren en het uit 1901 daterende oudste deel van de kadewand verdwijnt in het te dempen gedeelte.

Mijn bezwaar betreft het voorstel om langs de kade aan de zuidzijde van de Rijnhaven ter plaatse van de aanduiding een drijvend park te realiseren met groenvoorzieningen, voetpaden, kiosken en overige kleinschalige voorzieningen (Artikel 7 Water – 1, lid 7.1 onder d.).



Meelfabriek Codrico / Latenstein en bijbehorende laad- en loskade. Rijksmonument nr. 530960,

Het rijksmonument Codrico / Latenstein aan de Rijnhaven hoort aan een kade te staan en niet aan een drijvend park. Daarbij hebben de kades ook een belangrijke historische waarde. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de Duitse bezetters de kades en haveninstallaties opgeblazen. Bij de Wederopbouw werd voorrang gegeven aan herstel van de havens. De in 1946 - 1947 herbouwde kades met bijbehorende kraan- en treinsporen gelden dan ook als een monument voor de Wederopbouw van haven en stad.



September 1944: 750 kilo aan bommen wordt in het water gerold en exploderen na 48 uur. Kade en loodsen schuiven van de fundering en storten in. Kranen vallen in het water. Door eb- en vloedwerking spoelt een strook van 20 tot 25 meter geleidelijk uit en tijdens de hongerwinter slopen de bewoners van Katendrecht alles wat brandbaar is uit de resterende bebouwing.

Een drijvend park voegt hier geen nieuwe waarde toe, want aan de overzijde (de zonzijde!) is al in een drijvend park voorzien. Het park ontneemt het zicht op de kades en belemmert de mogelijkheid om daar nog schepen te kunnen afmeren. De kosten van deze voorziening kunnen beter aan andere zaken worden besteed.

Ik verzoek u dan ook de aanduiding 'drijvend park' aan de zuidzijde van de Rijnhaven uit het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 18/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0009322
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 19/04/2022

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 18/04/2022 hebben wij in goede orde op 19/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0009322 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

3. Burger 2

RC1CC #X84X0X0X#00#0000#

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
22 APR. 2022
ROUTE: FILE:



Gemeenteraad Rotterdam
P/a Stadsontwikkeling, BWT bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

ARCHITEKT | ADVISEUR STEDELIJKE ONTWIKKELING

REG.NR.:
22 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Gemeenteraad Rotterdam
p/a Stadsontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN ROTTERDAM

Rotterdam, 20 april 2022

onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan “Rijnhaven”

Geachte leden van de Gemeenteraad,

De essentie van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven, het realiseren van een hoog-stedelijk en gemengd stuk stad, kan ik van harte onderschrijven. Het dempen van een gedeelte van de Rijnhaven ten behoeve van stedelijke bebouwing en een park met stadsstrand is daartoe een acceptabele ingreep. Maar het bestempelen van het resterende gedeelte van de Rijnhaven als onderdeel van een park, dus als een ‘recreatieplas’ acht ik in strijd met zowel de identiteit als met de cultuur-historische betekenis van dit oer Rotterdamse havenbekken.

Naar mijn mening dient het havenkarakter van de Rijnhaven (de naam zegt het al…) voorop te staan. Dus ook ruimte voor scheepvaart en andere activiteiten die jaarrond en 24/7 voor levendigheid op het water zorgen. Zoals momenteel de wikkelboten, de steigerhaven voor de watertaxi’s en straks ook het varen en afmeren van motorsloepen, rondvaart- en partyschepen e.d. Blijkens de toelichting op het parkontwerp zijn dit soort activiteiten in de toekomst niet welkom; men wil slechts ‘kleinschalige recreatieve activiteiten’ in de haven toelaten die ‘geen gevaar opleveren voor zwemmers’ – dus geen gemotoriseerde scheepvaart m.u.v. de watertaxi. Het lijkt mij logisch en leuk dat nabij het toekomstige strand – bij mooi weer en overdag – wat mensen het water in zullen gaan en zelfs een stukje in de haven gaan zwemmen, maar dat mag toch niet het karakter van de hele haven gaan bepalen?

Momenteel meren nog regelmatig vrachtschepen af aan de kade voor de fabriek Codrico. Die fabriek met zijn kenmerkende bedrijfsgebouwen met aansluitende kaden met kranen en installaties is nog geheel intact en een belangrijk karakterbepalend onderdeel van de Rijnhaven en een verbinding met het roemruchte verleden. De directe relatie van de fabrieksgebouwen met kaden en installaties met

het havenbekken dient m.i. in de toekomst behouden te blijven zodat daar bij een nieuwe (hopelijk deels publieke – stadsmuseum?) functie van het Codrico ensemble ook weer schepen kunnen afmeren. Het voor Codrico aanleggen van pontons met groen, zoals gepland na de herontwikkeling van de fabrieksgebouwen, past hier absoluut niet bij en dient achterwege te blijven. (Ik hoop overigens - al valt dit buiten dit ontwerp bestemmingsplan - dat een veel groter deel van de Codrico gebouwen behouden kan blijven dan in de gepubliceerde plannen is voorzien.)

Resumerend adviseer ik u uit te spreken dat maritieme levendigheid van de haven uitgangspunt dient te zijn voor het toekomstig waterprogramma. De Rijnhaven moet geen 'Rijnplas' - geen recreatieplas met waterfietsen e.d. zoals je die wel aantreft bij vakantieparken – worden, maar een stoere en levendige Rotterdamse haven blijven met interactie tussen kade en haven, dus met varende en afmerende schepen.
De Rijnhaven moet m.i. in de toekomst ook niet worden gebruikt als een drijvend pretpark waar vrijwel onbeperkt evenementen kunnen worden gehouden (zie artikel 7.1 lid c en artikel 12.2, waar o.a. sprake is van tot 5 dagen per jaar evenementen tot 50.000 (!) bezoekers en met een toegestane geluidbelasting van max 90dB(A)!

Als consequentie van het behouden van het havenkarakter van de Rijnhaven vraag ik uw Raad de regels voor de bestemming Water 1 als volgt te veranderen:

- de aanduiding 'drijvend park' voor Codrico aan de zuidzijde van de Rijnhaven te laten vervallen,
- de aanduiding 'vaarweg' ten behoeve van het scheepvaartverkeer (artikel 7.1 lid c) permanent te maken en deze niet te laten vervallen bij het vertrek van de activiteiten van Codrico (dus artikel 7.4.4. te schrappen),
- als 'drijvend programma' ook nu aanwezige elementen als de wikkelboten en de steigerhaven voor watertaxi's permanent mogelijk te maken,
- uit te spreken dat in de bestemming Water-1 hoogstens een beperkt aantal malen per jaar kleinschalige evenementen passend bij het havenkarakter zullen worden toegestaan, en daartoe artikel 12.2 aan te passen.

Met hoogachting en vriendelijke groet,

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 20/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0009790
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 24/04/2022

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 20/04/2022 hebben wij in goede orde op 22/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0009790 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

FRAME

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
28 APR. 2022
ROUTE:
KOPIE:

FRANKERING
GECONTROLEERD
R03.220426.625961

RX4CC #X84 0X0X#00#0000#

FRAME

Het College van B&W van Rotterdam
T.a.v. Directie cluster Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
28 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Brielle, 26 april 2022

Betreft : ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven
Behandeld door :
e-mail : @framegroep.nl

Geacht College,

Frame Vastgoed Participaties B.V. ("Frame") heeft zich de afgelopen jaren met een heldere lange termijnstrategie en visie en met (een bijna onuitputtelijke) energie, expertise en netwerk ingezet als voortrekker en aanjager van de gebiedsontwikkeling op de Pols van Katendrecht en in de Rijnhaven. Thans is Frame betrokken bij de aangrenzende gebiedsontwikkeling op de Pols van Katendrecht en daarom hecht zij belang aan goede ruimtelijke ordening. Met dit schrijven maken wij daarom, namens Frame Vastgoed Participaties B.V. ("Frame"), graag gebruik van uw uitnodiging tot het inzenden van gemotiveerde zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven.

Masterplan Rijnhaven

Met het Masterplan Rijnhaven bouwt de gemeente Rotterdam voort op de door Frame ingezette positionering van de Pols van Katendrecht en de Rijnhaven. In de basis herkent Frame zich dus in de doelstelling om een hoogstedelijk milieu met internationale allure vast te leggen in bestemmingsplannen en steunt zij de stap die de gemeente zet met de inzet van een nieuw ontwerpbestemmingsplan.

Echter met het Masterplan Rijnhaven legt de gemeente (ondanks eerdere onderbouwde waarschuwingen vanuit Frame ten tijde van het participatietraject) een zeer moeilijk ontwikkelbaar plan vast, dat ervoor kan zorgen dat de gebiedsontwikkeling in de Rijnhaven (in een later stadium) onwenselijk lang stagneert. Tegen deze achtergrond dient u de hieronder geformuleerde zienswijzen te lezen.

Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan

De bestemmingsplankaart laat naar de mening van Frame zien dat het Masterplan Rijnhaven uit 2020 de planregels te strikt dicteert. Wij motiveren die zienswijze met de volgende opmerkingen:

FRAME

- Hoewel het Masterplan een duidelijke leidraad biedt voor de verdere ontwikkeling van het Rijnhaven gebied, is het ontwikkelproces van de klaarblijkelijk door de gemeente Rotterdam zo gewenste, maar voor Rotterdam ongekend grootschalige bouwblokken, gebaat bij een ruime mate van flexibiliteit. Deze flexibiliteit is niet alleen noodzakelijk voor het bepalen van de definitieve plangrenzen van de bouwblokken en voor de positie van de torens op de bouwblokken, maar deze flexibiliteit is ook essentieel voor de totstandkoming van de uiteindelijke (bouw) -vorm van torens op de bouwblokken. Hoog bouwen biedt kansen, maar op een goede manier hoog bouwen is ook kostbaar en bovenal zeer complex.

- Naast dat wij menen dat de concept plankaart een te rigide lijn trekt tussen de bestemmingen 'centrum' en 'verkeer' menen wij ook dat de concept plankaart een te rigide lijn tussen de bestemmingen 'groen' en 'verkeer' trekt. Dergelijk stringente scheidingen tussen bestemmingen staan innovatieve oplossingen (die voor een dergelijk ambitieus plan zeker noodzakelijk zijn) in de weg.

- Om meer flexibiliteit in de planontwikkeling voor de Rijnhaven te brengen, stellen wij voor om zogenaamde hybride bestemmingen (groen-centrum, verkeer-centrum, verkeer-groen, enz.) in het masterplan op te nemen. Deze tussenzones rond de contouren van de nu in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde schematische bouwstenen, zorgen voor noodzakelijke flexibiliteit terwijl tegelijkertijd de oorspronkelijke "grote bouwblok" ambitie van het concept masterplan intact blijft.

- De concept plankaart spreekt bij de bestemming 'groen' tevens over het toestaan van kleinschalige voorzieningen voor openbaar nut, verkeer en vervoer. Dat is positief. Dergelijke hybride bestemmingen zijn van groot belang voor het goed functioneren van de openbare ruimte. Maar de functies "openbaar, nut en verkeer", alleen zijn niet genoeg.

- Naar de inzichten van Frame is de realisatie van een goed functionerend stadspark gebaat bij het toestaan van ruimte voor het kunnen bouwen van commerciële voorzieningen ten bate van het openbaar nut en noodzakelijk voor het goed, comfortabel en (sociaal) veilig functioneren van het park. Tijdens het participatietraject hebben wij paralellen getrokken met (landelijke) ervaringen van stranden en stadsparken nabij metrostations om de urgentie van dit onderwerp kracht bij te zetten. Wij menen dat het bestemmingsplan hiervoor voldoende ruimte moet bieden. Zodat ook in de latere stadia van het ontwikkelproces de flexibiliteit beschikbaar is om de plannen nader te nuanceren en te verbeteren.

- Het is onduidelijk hoe het gepresenteerde programma zich verhoudt tot de programmering zoals deze wordt voorzien op de Pols van Katendrecht. Ten aanzien van de inzet voor de programmering van detailhandel, kantoren en bedrijven zal de gemeente, naar de inzichten van Frame, een open dialoog met de ontwikkelaars en risco-dragende partijen moeten opzetten.

- De algemene afwijkingsregels zijn om bovenstaande be-argumentatie onvoldoende. Deze zijn nu ruim onvoldoende om alle uitdagingen op te vangen, die tijdens het ontwerp- en ontwikkelproces van dit ambitieuze Masterplan plan Rijnhaven onvermijdelijk op het pad zullen komen van gemeente en ontwikkelaars.

FRAME

Tot slot

Frame concludeert, in het verlengde van haar commentaar op het Masterplan Rijnhaven, dat er een aantal gebreken kleven aan het ontwerpbestemmingsplan die de ontwikkelbaarheid van gewenste stedelijke ontwikkeling zullen frustreren. Het ontwerpbestemmingsplan zal hierdoor in een later stadium mogelijk zelfs moeten worden herzien. Dat is zeer onwenselijk voor betrokken ontwikkelaars en een dergelijke procesgang dient daarbij het algemeen belang niet.

Daarom concludeert Frame dat, ook met het oog op de toekomstige (commerciele- en maatschappelijke) programmering, het ontwerpbestemmingsplan in zijn huidige vorm en met zijn huidige motivering niet kan worden vastgesteld. Het huidige ontwerpbestemmingsplan lijkt dan stedenbouwkundig passend en wervend, vraagstukken met betrekking tot de toekomstige programmatische inpassing (in en om de Rijnhaven), de ontwikkelbaarheid, de (gefaseerde) realisatie van de bouwblokken en het veilig functioneren van een stadspark hebben meer flexibiliteit nodig dan het ontwerp bestemmingsplan nu biedt.

Graag zijn wij bereid onze zienswijze nader toe te lichten en treden wij met u in overleg hoe deze hoognodige flexibiliteit goed in een ontwerpbestemmingsplan verankerd te krijgen.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 26/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010064
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 28/04/2022

Frame

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 26/04/2022 hebben wij in goede orde op 28/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010064 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

5. Stichting Game Changers

PKXL 173637
28-04-22 15:12
NEDERLAND

€ 0.96

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Gemeente Rotterdam
t.a.v. Directeur Stadsontwikkeling
BwT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

RS1CC #X840X0X#00#0000#

5. Stichting Game Changers

Rotterdam

5. Stichting Game Changers

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Gemeente Rotterdam
t.a.v. De directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

ROTTERDAM STREET CULTURE WEEK

Datum: 27 april 2022

Betreft: Zienswijze op Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01)

Geachte Directeur Stadsontwikkeling,

In februari is het 'Bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen' vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is opgenomen hoeveel evenementen en evenementdagen er zijn toegestaan in het gebied Feijenoord. Dit aantal is gebaseerd op de historische aantallen van evenementen uit voorgaande jaren. Bij de vaststelling van de Parapluherziening is geen rekening gehouden met groei van bestaande evenementen, evenals met de komst van nieuwe initiatieven binnen het gebeid. In het 'Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven' worden ambities uitgesproken voor nieuwe evenementen in de Rijnhaven. Hiervoor is echter geen zichtbare plek gereserveerd in de aantallen evenementen en evenementdagen van dit ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven.

Met de komst van een aantrekkelijke nieuwe evenementenlocatie als de Rijnhaven, betekent dit een directe bedreiging voor alle evenementen in het gebied Feijenoord, waaronder ook ons initiatief Rotterdam Street Culture Week, georganiseerd door Stichting Gamechangers i.s.m met vele programmapartners in de stad, gericht op Street -culture, -sports en -arts en een focus op het gebied Feijenoord. Voor een overwegend jong publiek en juist ook voor de bewoners van Rotterdam Zuid.

Met het huidige plan ontstaat de bedreiging dat de beschikbare evenementen in het gebied worden opgeslokt in de Rijnhaven en daarmee bestaande evenementen niet meer tot uitvoer kunnen komen. Mede temeer omdat er in de Rijnhaven ook locatieprofielen staan aangekondigd, waar ook nog geen voorzet voor is gedaan in de hoeveelheid beschikbare evenementen. Als ook de evenementen voor het locatieprofiel afkomstig moeten zijn uit het gebied Feijenoord, ontstaat er een groot tekort aan evenementdagen in dit gebied en een hevige concurrentie om evenementen nog te kunnen laten plaatsvinden.

Via dit schrijven roepen we op om de aantallen evenementen in het gebied op te hogen in lijn met de wens voor meer evenementen in de Rijnhaven. Ook hebben we ruimte nodig om jonge culturele en urban sports initiatieven te tonen en met jonge makers aan de slag te gaan, voor en met de bewoners van Rotterdam. Rotterdam Street Culture Week wil een innovatieve en positieve bijdrage leveren aan de stad, maar heeft hiervoor vrije ruimte nodig, in Rotterdam Zuid en in Feijenoord in het bijzonder.

Met hartelijke groet, mede namens onze Programmapartners en Raad van Toezicht,
Stichting Game Changers

Artistiek leider Zakelijk leider

Stichting Game Changers (ANBI)

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 27/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010145
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/04/2022

Stichting Game Changers

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 27/04/2022 hebben wij in goede orde op 29/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010145 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

rotterdam®
TOPSPORT

PostNL
Afz. 3077 AA 20

NE

NetSet

RS3C:C #X84 0X0#0#0000#

Aan:
Directeur Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: | KOPIE:

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

rotterdam® TOPSPORT

Aan de directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Rotterdam, 29 april 2022

Betreft: Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven
NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01

Geachte

Namens Rotterdam Topsport, als verantwoordelijke en betrokken bij de acquisitie van internationale topsportevenementen om Rotterdam als Topsportsportstad op de kaart te zetten, sturen wij onze zienswijze op de ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven.

Goed georganiseerde evenementen en Rotterdamse topsportprestaties versterken het gevoel van trots van Rotterdammers op hun stad. Ze maken de stad aantrekkelijker voor bezoekers, bedrijven en nieuwe bewoners. Tijdens zulke sportevenementen gaan beelden van de stad en van 'onze' topsporters de wereld over. De Stad wordt veelal als Podium gebruikt en zetten de stad letterlijk in de spotlights. Sportevenementen brengen bovendien grote aantallen Rotterdammers op de been en trekken een internationaal publiek naar de stad. De sport draagt zo bij aan de levendigheid en aan de economische impact.

Rotterdam Topsport maakt nadrukkelijk keuzes voor bepaalde sporten en evenementen die aansluiten bij het DNA van Rotterdam. Werelds, grensverleggend en no-nonsense, dat is Rotterdam en dat is Rotterdam Topsport.

In 2021 is in het College van Rotterdam, de nieuwe Sportnota 2021- 2026 aangenomen; 'Rotterdam, Wereldse Sportstad'. Hierin zijn de ambities in de breedste zin van het woord opgenomen. Evenementen zijn daarin nog centraler neergezet en benoemd.

In 2026 is topsport nog prominenter aanwezig in Rotterdam en aantoonbaar van waarde voor de samenleving in brede zin. In 2026 staat Rotterdam erom bekend structureel in te zetten op de organisatie van internationaal aansprekende wereldse sportevenementen, zoals de Grand Départ du Tour de France en multisportevenementen zoals de European Para Championships of de Youth Olympic Games. Met dergelijke grote ambities zorgen we er voortdurend voor dat Rotterdam ergens naartoe kan leven en dat er een blijvende energie in de stad is om samen groot te denken en kansen te benutten. Een doel is om eens in de 5 jaar een werelds evenement te hosten, zoals het Eurovision Song Contest en de Tour de France.

PASSION FOR SPORTS

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

rotterdam® TOPSPORT

Ruimte voor evenementen

Zoals ook door onze evenknie Rotterdam Festivals benoemd, staan de evenementenlocaties onder druk. De bevolking groeit, evenals de vraag naar woningen en de stad verdicht. De nieuwe regels en beleid maken dat er geen groei meer mogelijk is voor nieuwe initiatieven, zonder afscheid te moeten nemen van bestaande activiteiten.

De komst van nieuwe plekken in de stad biedt kansen. Niet alleen voor bewoners, ook voor het laten plaatsvinden van internationaal aansprekende (top)sportevenementen. Plekken die de wereld overgaan en tot nieuw bezoek leiden, sporters laten excelleren tijdens evenementen en de Rotterdammer trots maakt.

Ook wij doen in deze zienswijze een oproep om evenementen direct goed in het bestemmingsplan te verankeren, zodat er ruimtelijk voor evenementen ook écht mogelijkheden liggen.

Bestemmingsplan Rijnhaven, Ruimte voor evenementen

In het ontwerp bestemmingsplan voor de Rijnhaven wordt duidelijk dat recreatie en evenementen zeer welkom zijn. Er wordt in het ontwerp uitgegaan van "substantieel meer recreatieve ruimte." Er is de wens om in de Rijnhaven kleine tot middelgrote en enkele grotere evenementen mogelijk te maken.

Allemaal waardevolle ambities, die zeker gaan bijdragen aan de levendigheid van het gebied.
Echter, zoals blijkt uit de plannen, zouden nieuwe evenementen ten kosten gaan van reeds bestaande activiteiten en evenementen binnen het totale gebied Feijenoord. Daarnaast blijkt dat er niet genoeg evenementendagen zijn opgenomen in het bestemmingsplan, om evenementen te organiseren. Met de ontwikkelingen en kansen van het Bestemmingsplan Rijnhaven, zijn wij als Rotterdam Topsport blij mee. Echter het organiseren en neerzetten van topsportevenementen, is veelal geen zaak van een dag, maar meerdere dagen.

Het plan om delen van het Rijnhavenpark, zoals pleinen, het (drijvend) park en de waterbekken te benoemen als specifieke evenementenlocatie moedigen wij aan. De aantallen evenementen en evenementdagen die voor deze evenementlocaties worden bepaald, mogen echter niet ten kosten gaan van de bestaande evenementen en evenementdagen uit het gebied Feijenoord.

In de vaststelling van het 'bestemmingsplan Parapluherziening evenementen' is rekening gehouden met een balans tussen levendigheid en leefbaarheid. Duidelijkheid over deze balans zorgt voor acceptatie van evenementen die plaatsvinden in de nabijheid van bewoning. Door in het bestemmingsplan te werken met reële aantallen evenementen, wordt duidelijk aangegeven dat er ruimte en ambitie is voor evenementen. Hiermee wordt voorkomen dat de hoeveelheid evenementen en evenementdagen voor de locatieprofielen later moeten worden opgehoogd, met het risico op weerstand vanuit de gebruikers van het gebied.

PASSION FOR SPORTS

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

rotterdam TOPSPORT

'Nabrander'

Sport is een belangrijk onderdeel van het Rotterdamse DNA. Initiatieven rondom sportactiviteiten ontstaan vanuit de clubs en de wijken en worden gedragen en ondersteund door de (lokale) Rotterdammers.

Het vastleggen van een maximum aan evenementen en evenementdagen als onderdeel van het gebied Feijenoord, levert een directe beperking voor sport initiateven die plaatsvinden buiten de sportcomplexen. Door deze beperking is er geen ruimte beschikbaar voor activiteiten om buiten de locaties te kunnen plaatsvinden.

Dit is een directe bedreiging voor de stimulering van sport onder de Rotterdammers en een klap in het gezicht van initiatieven vanuit de bewoners voor het organiseren van aanvullende activiteiten. En voor het kunnen faciliteren van grootstedelijke eenmalige (inter)nationale sportevenementen waarin deelname vanuit alle Rotterdammers gewenst is.

Onze oproep is om de hoeveelheid evenementen en evenementdagen in het gebied in dit stadium te verhogen en het Rijnhavengebied tot een nog meer waardevolle aanvulling op de stedelijke (sport)evenementenambities te laten zijn. Waar levendigheid en leefbaarheid naast elkaar bestaan.

Mochten er nog vragen of onduidelijkheden zijn dan vernemen wij die graag.

Met vriendelijke groet,
ROTTERDAM TOPSPORT

Directeur

@rotterdamtopsport.nl

PASSION FOR SPORTS

ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 29/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010147
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/04/2022

Rotterdam Topsport
Van Zandvlietplein 20
3077 AA ROTTERDAM

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 29/04/2022 hebben wij in goede orde op 29/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010147 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

Postbus 21362
3001 AJ Rotterdam

Groot Handelsgebouw
Stationsplein 45 (Be.041)
3013 AK Rotterdam

T (010) 433 25 11
info@rotterdamfestivals.nl
www.rotterdamfestivals.nl
www.uitagendarotterdam.nl

Bank 8120243
IBAN NL72INGB0008120243
BIC INGBNL2A
KvK 41133716
BTW 801912210B01

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

de directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Rotterdam, 28 april 2022

Ons briefnr. : 45004.FEST

Betreft : Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01

Cc: : mw. [redacted] (Gemeente Rotterdam, MO)

Geachte heer, mevrouw,

Rotterdam is een stad met een onderscheidend, gevarieerd aanbod van internationaal aansprekende evenementen. Evenementen die gedragen worden door de Rotterdammers, diep doordringen in de stad en Rotterdam in binnen en buitenland profileren als een stad met een eigen identiteit, waar het prettig verblijven is. De stad en haar bewoners vormen de belangrijkste inspiratiebron voor de Rotterdamse evenementen. De evenementen samen vertellen het verhaal van Rotterdam.

Samen met de sector is de afgelopen decennia gebouwd aan innovatief programma voor een aantrekkelijke stad met diversiteit aan activiteiten en evenementen. Omdat we willen dat iedereen – jong, oud, arm, rijk, Rotterdammer, niet-Rotterdammer, hoog- of laagopgeleid, en of je nu binnen of buiten Nederland woont – geniet van festivals en de kunst en cultuur van de stad. Want deelnemen aan kunst en cultuur verhoogt de kwaliteit van het leven in de stad, vergroot de binding van Rotterdammers met hun stad en stimuleert hun persoonlijke ontwikkeling.

Door de ontwikkelingen in de sector de afgelopen jaren is de stad gaan bruisen. Met een wisselende oproep naar programma, activiteiten en betrokkenheid is de stad tot leven gekomen. Door de jaren heen is het aanbod verfijnd en meer balans gebracht door de toevoeging van verbindende thema's en het bereiken van een zo breed mogelijk publiek. Hiermee is het aanbod niet alleen goed gespreid in tijd en ruimte maar ook breed toegankelijk voor alle Rotterdammers.

Ruimte voor evenementen

De locaties voor deze activiteiten staan echter onder druk. De bevolking groeit, evenals de vraag naar woningen. De stad verdicht en evenementenlocaties komen hiermee onder druk te staan. Nieuwe regels en beleid maken dat er geen groei meer mogelijk is voor nieuwe initiatieven, zonder afscheid te nemen van bestaande activiteiten.

De komst van nieuwe plekken in de stad biedt kansen. Niet alleen voor bewoners, ook voor het ontplooien van nieuwe ideeën ter verbreding van het cultuur- en festivalaanbod, alsook kansen voor het doorgroeien van bestand aanbod. Met nieuwe doelgroepen, nieuwe locaties en bijzondere plekken die uitnodigen tot nieuwe ideeën, ontmoetingen en activiteiten. Plekken, zoals die er nog niet eerder waren in de stad. Waar initiatief kan ontspringen en tot bloei kan komen of doorgroeien naar een nieuwe niveau.

In deze zienswijze doen we een oproep om evenementen direct goed in het bestemmingsplan te verankeren, zodat er ruimtelijk voor evenementen ook écht mogelijkheden liggen. Daarnaast constateren we ook een feitelijke incorrectheden, waar we onze zienswijze op hebben gebaseerd.

Bestemmingsplan Rijnhaven, Ruimte voor evenementen
In het ontwerp bestemmingsplan voor de Rijnhaven wordt duidelijk dat recreatie en evenementen zeer welkom zijn. Er wordt in het ontwerp uitgegaan van "substantieel meer recreatieve ruimte"[1]. "Er is de wens om in de Rijnhaven kleine tot middelgrote en enkele grotere evenementen mogelijk te maken"[2]. En dat in het "Masterplan in de programmering een belangrijk accent ligt op toegankelijke gratis events"[3].

Allemaal waardevolle ambities, die zeker gaan bijdragen aan de levendigheid van het gebied en het ontplooien van nieuwe initiatieven. Alleen moeten deze ambities ook zijn vertaald in de regels die worden opgesteld voor dit gebied. Op dit moment vallen de aantal evenementen en evenementdagen voor de Rijnhaven, binnen het totaal wat is vastgesteld voor het gehele gebied Feijenoord.

De aantallen evenement en evenementdagen voor dit gebied zijn eerder bepaald aan de hand van de historische evenementen die in het totale gebied plaatsvinden. Gelet op de uitgesproken ambities is het noodzakelijk dat het aantal evenementen en evenementdagen in de categorieën Groot, Middel & Klein naar boven wordt aangepast zodat het past bij de ambities uit het ontwerp. Het mag niet gebeuren dat de ambities van een nieuw te ontwikkelen locatie ten kosten gaan van bestaande activiteiten binnen het totale gebied Feijenoord. Of dat er op de nieuwe ontwikkelde plek geen evenementen georganiseerd mogen worden omdat er niet genoeg evenementendagen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Het plan om “delen van het Rijnhavenpark, zoals pleinen, het (drijvend) park en de waterbekken te benoemen als specifieke evenementenlocatie"[4] moedigen wij aan. Dit biedt de kans voor de evenementen om ruimtelijk te passen in de locatie. De aantallen evenementen en evenementdagen die voor deze evenementlocaties worden bepaald mogen echter niet ten kosten gaan van de bestaande evenementen en evenementdagen uit het gebied. Omdat “de inrichting van het terrein nog niet vaststaat” wordt gesteld dat het opstellen van locatieprofielen nog niet zinvol is. Er moet echter voorafgaand aan het opstellen van de locatieprofielen wel van uitgegaan worden dat er op deze locaties evenementen gaan plaatsvinden. Aan de hand hiervan is duidelijk dat evenementen mogen plaatsvinden en kan eventueel aan de hand van een evaluatie worden bijgestuurd. Ook wanneer nieuwe locatieprofielen op een later moment worden toegevoegd.

In de vaststelling van het ‘bestemmingsplan Parapluherziening evenementen’ is rekening gehouden met een balans tussen levendigheid en leefbaarheid. Duidelijkheid over deze balans zorgt voor acceptatie van evenementen die plaatsvinden in de nabijheid van bewoning. Door in het bestemmingsplan te werken met reële aantallen evenementen, wordt duidelijk aangegeven dat er ruimte en ambitie is voor evenementen. Hiermee wordt voorkomen dat de hoeveelheid evenementen en evenementdagen voor de locatieprofielen later moeten worden opgehoogd, met het risico op weerstand vanuit de gebruikers van het gebied.

---

[1] Toelichting artikel 1.3
[2] Toelichting artikel 2.3.14
[3] Toelichting artikel 4.3.2
[4] Toelichting artikel 4.3.2

Conclusie:
Vanuit Rotterdam Festivals stimuleren we een levendige stad en zien dan ook mooie kansen voor evenementen in de Rijnhaven. Evenementen dienen echter wel ruimtelijk te worden opgenomen in het bestemmingsplan, conform de ambities uit het ontwerp. Zonder levendigheid, geen leefbaarheid!

We roepen daarom op om de hoeveelheid evenementen en evenementdagen in het gebied juist nu te verhogen conform de ambities en wensen uit het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven. Want op deze manier zorgen we ervoor dat evenementen ook écht een plek krijgen in het Rijnhaven gebied zodat zowel de bezoekers en bewoners kunnen genieten van kunst & cultuur in de buitenruimte.

Feitelijke constateringen in reactie op het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven;
In reactie op de regels van het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven hebben we per artikel een inhoudelijke respons;

Artikel 12.2 a
"een aangewezen evenemententerrein (indien van toepassing)"
In dit artikel wordt een suggestie gedaan dat er wellicht 1 evenemententerrein komt, waarbij de optie ('indien van toepassing') erg nadrukkelijk aanwezig is. Echter in de toelichting (artikel 4.3.2) wordt er gesproken over het benoemen van een veelvoud van evenementenlocaties, zoals pleinen, het (drijvend) park en waterbekken.
De toevoeging "indien van toepassing " geeft geen vertouwen voor de ruimtelijke borgen voor evenement in de toekomst

Artikel 12.2 b
Zoals in bovenstaande motivatie uitgelegd, komen de uitgesproken ambities en wensen uit het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven niet overeen met de aantallen evenementen en evenementdagen conform het reeds vastgestelde bestemmingsplan parapluherziening evenementen. Zonder ophoging van het aantal binnen het gebeid Feijenoord gaan nieuwe evenementen ten kosten van de bestaande evenementen binnen dit gebied.
De aantallen zoals opgenomen in het gebied Feijenoord zijn gebaseerd op de historische eerdere evenementen die reeds plaats hadden binnen dit gebied. In de periode 2020-2022 zijn er al aanzienlijk meer nieuwe evenementen in het gebied Feijenoord voorzien, die ook niet zijn opgenomen in de bestaande aantallen van het gebied. Er is dus onvoldoende plek voor nieuwe evenementen in het gebeid Feijenoord als de aantallen evenementen en evenementdagen in het gebeid niet worden opgehoogd ten behoeven van evenementen in de Rijnhaven.

Artikel 12.2 b
De categorie 'klein' in het bestemmingsplan wordt veelal ingevuld door kleine inactieven (<500p) Deze initiatieven worden aangejaagd uit het gebied en ontstaan vaak vanuit bewoners en lokale initiatieven. Laat ruimte voor deze initiatieven om te kunnen bestaan. Neem geen maximaal aantal evenementen en evenementdagen op in het bestemmingsplan Rijnhaven. Laat hiermee de ambities en wensen uit het gebeid floreren en maak recreatie en programma op de locatie mogelijk.

Artikel 12.2 d
"Een evenement is toegestaan tussen 09.00 - 23.00 uur en op zon- of feestdagen tussen 13.00 - 23.00 uur."

1) In het bestemmingsplan 'parapluherziening evenementen' staat de aanvangstijd anders omschreven; "Een evenement is toegestaan tussen 08.00 - 23.00 uur".
   Verzoek tenminste deze aanvangstijd over te nemen.
2) Volgens nota evenementenvergunningen 2019 "De burgemeester is bevoegd om hiervoor ontheffing te verlenen." Hiervoor is echter geen ruimte geboden in het bestemmingsplan. Bij actuele vergunningverlening wordt hier echter al wel vanaf geweken. (zie ook gemeenteblad Gemeenteblad 2022, 138817; '...zondag 10 april 2022 van acht uur 's ochtends ...'

7. Rotterdam Festivals

Artikel 12.2 e

"Op- en afbouwperiode"

Creëren een ophoging voor de gelimiteerde hoeveelheid op-/afbouwdagen. Er is onvoldoende ruimte om bij bijzondere omstandigheden af te wijken van de hoeveelheid zoals nu wordt gegeven op basis van de 'nota evenementenvergunningen 2019. Het gaat hierbij om:

1) "De op- en afbouw is uitsluitend toegestaan tussen 7.00 uur en 23.00 uur, en op zondag tussen 12.00 en 23.00 uur tenzij het noodzakelijke geluidsarme activiteiten betreft."

Hierin is geen ruimte gelaten om af te wijken van de tijden zoals ook reeds in de 'nota evenementenvergunningen 2019' vermeld. In het verleden is hier echter wel vanaf geweken. Advies om in dit bestemmingsplan meer ruimte te laten om deze afwijking mogelijk te maken. (zie ook gemeenteblad Gemeenteblad 2022, 138817; '...Op zondag 10 april van half twee s 'nachts tot half tien 's ochtends...'

2) Voor evenementen vallend onder de Categorie 'Middel' & 'Groot' buiten de parken: is de cumulatieve op-/afbouwperiode maximaal 7 dagen. Deze hoeveelheid is gelijk aan de hoeveelheid zoals vastgelegd in de nota evenementenvergunningen 2019. Hiermee is er geen speelruimte om tijdens omstandigheden meer dagen beschikbaar te maken.

Advies; Maak een ophoging van het maximaal aantal op-/afbouwdagen mogelijk in vergelijking met de extra dagen die beschikbaar zijn voor evenementen in de parken;
Voorstel; Categorie groot buiten de parken maximaal 10 dagen.

3) In dit artikel is onvoldoende duidelijk of het strand en water in het gebied behoren tot de categorie 'buiten de parken'. Hiermee is ook onvoldoende duidelijk onder welke categorie de drijvende parken vallen.

Artikel 17.1.2 Afwijking

Omwille van de tijdelijkheid van evenementen en de ambities van de stad op dit gebied, is het wenselijk om ook voor evenementen een standaard marge in te bouwen. Aan de hand van een vastgelegde marge ontstaat hiermee de mogelijkheid om het college van B&W het mandaat te geven om voor eenmalige evenementen zonder tussenkomst van een omgevingsvergunning in een vooraf geboden marge kan afwijken van de regels rondom evenementen zoals nu voorgesteld.
Vanuit Rotterdam Festivals stimuleren we een levendige stad en zien dan ook mooie kansen voor evenementen in de Rijnhaven. Evenementen dienen echter wel ruimtelijk te worden opgenomen in het bestemmingsplan, conform de ambities uit het ontwerp. Zonder levendigheid, geen leefbaarheid!

Zijn er vragen of is er behoefte voor aanvullende informatie neem dan gerust contact met ons op!

Met vriendelijke groet,
namens Rotterdam Festivals

Hoofd festivalteam

Voor contact over de inhoud van dit bezwaar verzoeken we u contact op te nemen met J
via [redacted]@rotterdamfestivals.nl

7. Rotterdam Festivals

rotterdam festivals

Postbus 21362
3001 AJ Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE:
KOPIE:

R AANGETEKENDE BRIEF NL
NL Frankering betaald €9.05
36 gr.
202376
D
PostNL
28-04-2022 13:21
NL



3SRPKS949847604
3002AN 6575

UIT AGENDA RDAM

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 28/04/2022
Uw Kenmerk: 45004.FEST
Ons kenmerk: 22/0010176
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/04/2022

Rotterdam Festivals
Postbus 21362
3001 AJ ROTTERDAM

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 28/04/2022 hebben wij in goede orde op 29/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010176 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
29 APR. 2022
ROUTE: KOPIE:

Postbus 7113
1007 JC Amsterdam
Beethovenstraat 400
1082 PR Amsterdam
T +31 20 717 10 00
F +31 20 717 11 11

Amsterdam, 28 april 2022

AANGETEKEND
De gemeenteraad van Rotterdam
t.a.v. de directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Advocaat
M +31 [redacted]
[redacted]@nautadutilh.com

Advocaat
M +31 [redacted]
[redacted]@nautadutilh.com

Geachte gemeenteraad, geachte directeur,

Betreft: zienswijze Pathé Theatres B.V. inzake het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven
Ons kenmerk: 50113180 Pathé / Bestemmingsplan Rijnhaven
Uw kenmerk: Gemeenteblad 18 maart 2022 nr. 121191

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Pathé Theatres B.V., statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan de Barbara Strozzilaan 388 te (1083 HN) Amsterdam ("**Pathé**"), dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven ("**Ontwerpbestemmingsplan**"), waarvan burgemeester en wethouders van Rotterdam kennis hebben gegeven in het gemeenteblad van 18 maart 2022, nr. 121191, zie **bijlage 1**. Het Ontwerpbestemmingsplan ligt van 21 maart 2022 tot en met 2 mei 2022 ter inzage, zodat deze zienswijze tijdig is ingediend.

1 Achtergrond en plangebied

Pathé begrijpt dat de gemeente de ambitie heeft om de oude Rijnhaven te transformeren tot een aantrekkelijk hoogstedelijk gebied, waar ruimte is voor een grote verscheidenheid aan functies in en rondom de nieuwe bebouwing aan een stadsboulevard en het beoogde stadspark. De herontwikkeling is volgens Pathé positief, omdat deze bijdraagt aan de leefbaarheid van de omgeving en een aantrekkende werking zal creëren naar de Rijnhaven en aaneengesloten gebieden binnen het gebied Feijenoord en meer in brede zin in Rotterdam Zuid.

Deze communicatie is vertrouwelijk, kan zijn onderworpen aan een beroepsgeheim en mag niet worden gebruikt, geopenbaard, verveelvoudigd, gedistribueerd of behouden door een ander dan de beoogde ontvanger. Alle juridische relaties zijn onderworpen aan de algemene voorwaarden van NautaDutilh N.V. (zie www.nautadutilh.com/terms). Deze voorwaarden bevatten een aansprakelijkheidsbeperking, zijn gedeponeerd bij de rechtbank in Rotterdam en worden op verzoek kosteloos toegezonden. Nederlands recht is van toepassing en geschillen worden onderworpen aan de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank in Amsterdam. NautaDutilh N.V.; statutair gevestigd te Rotterdam; handelsregister nr. 24338323. Voor informatie inzake de verwerking van uw persoonsgegevens zie onze privacy policy: www.nautadutilh.com/privacy.

Amsterdam
Beethovenstraat 400
1082 PR Amsterdam
T. +31 20 71 71 000
F. +31 20 71 71 111

Brussel
Terhulpsesteenweg 120
1000 Brussel
T. +32 2 566 80 00
F. +32 2 566 80 01

Londen
2 Copthall Avenue
London EC2R 7DA
T. +44 20 7786 9100
F. +44 20 7588 6888

Luxemburg
2, rue Jean Bertholet
1233 Luxemburg
T. +352 26 12 29 1
F. +352 26 68 43 31

New York
One Rockefeller Plaza
New York, NY 10020
T. +1 212 218 2990
F. +1 212 218 2999

Rotterdam
Weena 800
3014 DA Rotterdam
T. +31 10 224 00 00
F. +31 10 414 84 44

Pathé exploiteert (onder meer) een bioscoop aan het Cor Kieboomplein en spreekt met de gemeente over mogelijke verplaatsing van die bioscoop binnen het gebied Feyenoord City.

2 Toegestane functies binnen het plangebied

Op de gronden binnen het plangebied zijn diverse functies toegestaan, waaronder 'cultuur en ontspanning' en 'maatschappelijke voorzieningen'. Vooropgesteld, Pathé is verheugd te constateren dat de gemeente de definitie van 'maatschappelijke voorzieningen' in dit plan heeft beperkt in die zin dat daaronder niet ook culturele voorzieningen kunnen worden geschaard (vgl. andere recent vastgestelde bestemmingsplannen, zoals Kop van Zuid).

2.1 Bioscopen toegestaan binnen de bestemming "Centrum"

Op de gronden met de bestemming "Centrum" (artikel 3.1) en "Water – 1" (artikel 7.1) is onder meer de functie 'cultuur en ontspanning' toegestaan. Die functie kent in het Ontwerpbestemmingsplan de volgende begripsomschrijving (artikel 1.33):

> "*Voorzieningen op het gebied van cultuur, spel en ontspanning, zoals een atelier, creativiteitscentrum, dansschool, kookstudio, muziekschool, museum, wellness, speelautomatenhal, theater en bioscoop*." (onderstreping toegevoegd).

Binnen de bestemming "Centrum" is in het Ontwerpbestemmingsplan voor cultuur en ontspanning een maximum van 15.000 m² b.v.o. gereserveerd (artikel 3.5.1). Mede gelet op dat aantal beschikbare vierkante meters, bestaat de mogelijkheid en is de kans aannemelijk dat op de gronden van het plangebied een bioscoop wordt gerealiseerd.

2.2 Geen behoefte aan bioscopen

Hoewel uit de plantoelichting niet volgt dat een bioscoop ook daadwerkelijk beoogd is, maakt de planologische regeling in het Ontwerpbestemmingsplan de komst van een bioscoop wel mogelijk. De behoefte aan een bioscoop in de Rijnhaven is echter niet nader onderbouwd. De plantoelichting beperkt zich in paragrafen 2.1.4 en 2.1.4.1 op dit moment tot een (beknopte) beschrijving of verwijzing naar de woonbehoefte en behoefte aan kantoren en detailhandel. Met betrekking tot alle (andere) mogelijke functies binnen het plangebied wordt enkel volstaan met de zin: "De mogelijkheden voorzien in een duidelijke behoefte."

Ingevolge artikel 3.1.1 en 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening had een nadere beschrijving van (het onderzoek naar) de behoefte aan bioscopen en filmhuizen (of culturele functies anderszins) en verantwoording van de in het plan gemaakte keuzes wel gemoeten en voor de hand gelegen. Dat is eens te meer het

geval, omdat er volgens Pathé in Rotterdam Zuid en meer specifiek in het gebied Feijenoord al voldoende bioscoopaanbod (en dus geen behoefte) bestaat. Een goede aansluiting van vraag en aanbod is ook in het licht van de goede ruimtelijke ordening relevant. Nu uit het Ontwerpbestemmingsplan (en bijbehorende stukken) niet volgt dat gedegen behoefteonderzoek is gedaan, is het Ontwerpbestemmingsplan volgens Pathé op dit punt onzorgvuldig en in strijd met een goede ruimtelijke ordening tot stand gekomen.

3 Conclusie

Uit bovenstaande volgt dat het planologisch toestaan van bioscopen binnen de functie 'cultuur en ontspanning' op de gronden binnen het plangebied niet gewenst is, althans dat niet deugdelijk is onderbouwd waarom daaraan behoefte bestaat. Pathé verzoekt u daarom om bij het definitieve bestemmingsplan nader te onderbouwen of en waarom deze functie gewenst zou zijn, ofwel te bevestigen en in het bestemmingsplan te borgen dat de vestiging van bioscopen en/of filmhuizen in de planregels niet gewenst en uitgesloten zijn.

Tot slot verzoek ik u om Pathé op de hoogte te houden van de besluitvorming in deze kwestie. Pathé is desgewenst graag bereid deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Hoogacht[redacted]

NautaDutilh N.V.

BIJLAGE 1

Gemeente Rotterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Rotterdam

Nr. 121191

18 maart

2022

8. Nauta Dutilh Advocaten namens Pathe

Kennisgeving ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' en ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder 'Rijnhaven'

Bestemmingsplan

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat met ingang van maandag 21 maart 2022 gedurende een periode van zes weken (dus tot en met maandag 2 mei 2022) het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met de bijbehorende stukken voor een ieder ter inzage ligt en te raadplegen is via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het plangebied Rijnhaven sluit aan op de bestemmingsplannen Kop van Zuid en Afrikaanderwijk en het (concept-)ontwerpbestemmingsplan Katendrecht. Het nieuwe bestemmingsplan Rijnhaven geeft een actueel kader voor de gewenste situatie en de mogelijke ontwikkelingen. Het dient daarmee als wettelijk kader voor bouwen en gebruiken van het gebied.

De essentie van de gebiedsontwikkeling Rijnhaven is het voormalige havenbekken te transformeren naar een hoogstedelijk en gemengd stuk stad met ruimte voor nieuwe bebouwing en een stadspark. Hiervoor wordt een deel van het bekken aan de noordoostzijde gedempt, waar het nieuwe land een plek gaat bieden voor de bebouwing en het park.

In het bestemmingsplan worden de volgende ontwikkelingen opgenomen:

Verdichten: Drie bouwblokken langs de Posthumalaan

De Posthumalaan wordt een echte stadsboulevard, waarlangs aan de westzijde een nieuw hoogstedelijk milieu ontstaat. Het programma bestaat uit maximaal 3.000 woningen en verder maatschappelijke voorzieningen, horeca, winkels, werkplekken en vrijetijdsvoorzieningen. De nieuwbouw bestaat uit drie samengestelde bouwblokken waarvan de basis (de Rotterdamse laag) maximaal 40 meter hoog is en waaruit zes hoogbouwtorens stijgen.

Vergroenen: Twee pleinen en een stadspark met strandjes

Naast de bebouwing aan de Posthumalaan komen twee pleinen, een stadspark met strandjes en drijvende parken. Het stadspark 'Rijnhavenpark' geeft invulling aan het programma Rivieroevers, hoort bij de grote stadsprojecten voor de buitenruimte van de stad en is een voorziening voor de hele stad en zijn bezoekers.

Publiekstrekker:

Midden in de Rijnhaven is ruimte voor een publiekstrekker. De publiekstrekker voegt een plek toe in het rondje Rijnhaven en maakt een extra route mogelijk in het stadspark.

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Gedurende bovengenoemde termijn kan eenieder over het ontwerpbestemmingsplan schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken aan de gemeenteraad, door tussenkomst van de directeur van Stadsontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen, Postbus 6575, 3002 AN Rotterdam. Tevens kunnen gedurende deze termijn door eenieder mondeling gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt. Voor het maken van een afspraak kunt u op werkdagen contact opnemen met telefoonnummer [redacted]. Uw schriftelijke zienswijze dient voorzien te zijn van uw naam, adres, woonplaats, handtekening en e-mailadres.

Informatiebijeenkomsten

Op **11 april 2022** organiseert de gemeente vier inloopbijeenkomsten over het ontwerp- bestemmingsplan Rijnhaven. In de **Rijnhavenkeet** aan de Posthumalaan naast het Nieuwe Luxortheater geeft het projectteam om **16.00, 17.00, 19.00 en 20.00** een korte presentatie over het ontwerpbestemmingsplan. U krijgt informatie over wat er in dit gebied gebouwd mag worden en welke voorzieningen er kunnen komen. Ook kunt u de nieuwe maquette, informatiepanelen en sfeerbeelden uit het stedenbouwkundig plan bekijken. Medewerkers van het projectteam staan klaar om uw vragen te beantwoorden. U bent van harte welkom.

Ontwerpbesluit Wet geluidhinder

Tevens ligt ook het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van maximaal 3.000 woningen. Dit zijn geluidgevoelige objecten. De voorkeurswaarden voor geluid zoals aangegeven in de Wet geluidhinder zullen worden overschreden vanwege wegverkeerslawaai van de Erasmusbrug (+tram), Posthumalaan, Veemstraat, Hillelaan, Laan op Zuid (+tram) en railverkeer van de metro (lijnen D en E). Omdat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. Het ontwerpbesluit is te raadplegen via www.overheid.nl.

Zienswijzen ontwerpbesluit Wet geluidhinder

Belanghebbenden kunnen een schriftelijke zienswijzen over het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder richten aan het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, per adres DCMR Milieudienst Rijnmond, ter attentie van bureau Ruimte en Leefomgeving, Postbus 843, 3100 AV Schiedam. Voor het indienen van mondelinge zienswijzen kunnen belanghebbenden binnen de genoemde termijn contact opnemen met het Adviesloket bureau Ruimte en Leefomgeving van de DCMR (010-246 8300). Uw schriftelijke zienswijze dient voorzien te zijn van uw naam, adres, woonplaats, handtekening en e-mailadres.

M.e.r.-beoordelingsbesluit

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken tevens bekend dat op **15 maart 2022** een besluit genomen is ten aanzien van de m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan 'Rijnhaven'.

Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat de geluidhinder als gevolg van het plan toeneemt en dat de nieuw te bouwen woningen hoog geluid belast zijn. Dat betekent dat binnen het Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder hogere waarden moeten worden aangevraagd. Geconcludeerd wordt dat na het treffen van maatregelen binnen het Ontheffingsbeleid belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Op basis van deze conclusie is het opstellen van een milieueffectrapport voor dit bestemmingsplan niet noodzakelijk. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is als bijlage gevoegd bij het ontwerp- bestemmingsplan en te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit belanghebbende rechtstreeks treft.

Rotterdam, 18 maart 2022

Burgemeester en wethouders voornoemd,

namens dezen,

Algemeen directeur cluster Stadsontwikkeling

8. Nauta Dutilh Advocaten namens Pathe

NautaDutilh

Postbus 7113
1007 JC Amsterdam

NautaDutilh
Beethovenstraat 400
1082PR AMSTERDAM
THE NETHERLANDS

postnl

Frankering betaald

R Aangetekend

D-A-1

de directeur van Stadsontwikkeling
Gemeenteraad van Rotterdam
BWT bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN ROTTERDAM

3SAYGE7574599

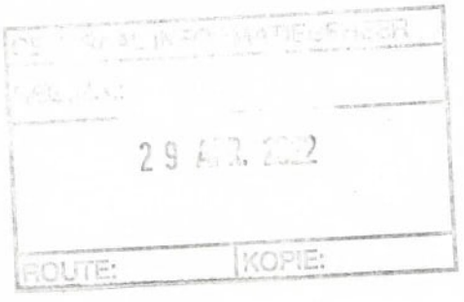
Recommandé

NL

P2202



3SAYGE7574599



Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 28/04/2022
Uw Kenmerk: 501 13180 Pathé | Bestemmingsplan
Ons kenmerk: 22/0010177
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/04/2022

Nauta Dutilh Advocaten
Postbus 7113
1007 JC AMSTERDAM

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 28/04/2022 hebben wij in goede orde op 29/04/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010177 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

Zienswijze tegen ontwerp (of herziening) bestemmingsplan Rijnhaven

Aan de gemeenteraad van de gemeente Rotterdam
Coolsingel 40, 3011 AD Rotterdam

Rotterdam, 1 mei 2022

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven.

IMRO-idn: NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01

Geachte raad,

Per toeval las ik op internet dat in de Stadskrant van Rotterdam van 19 maart 2022 het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven bekend is gemaakt. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan, omdat het woongenot in de wijk door het plan negatief wordt beïnvloed. Dit leidt tot een waardedaling van mijn woning en voel ik mij, als er geen wijziging van het plan plaatsvindt, gedwongen om op korte termijn te verhuizen. Ik ben niet de enige met deze zorgen. Bijgevoegd vindt u 140 handtekeningen van bewoners uit de buurt die dezelfde zorgen hebben.

In het kort

Iedereen is enthousiast over de ambities voor Rijnhaven. Dat is te danken aan het nieuwe park met strand en een verhoogde levendigheid.

De stad moet verdichten en dat biedt zeker kansen om de bestaande stad nog duurzamer, inclusiever en leuker te maken. Aan het water en nabij twee metro's heeft deze plek bijzonder veel potentie.

De gekozen bouwhoogtes op deze locatie werpen echter forse schaduwen over een zeer geliefde, diverse en toekomstbestendige buurt. Het gaat over ongeveer 1500 woningen die hierdoor gedupeerd worden.

De uitgevoerde bezonninngsstudie mist cruciale details waardoor het een vertekend beeld schetst. Wij maken ons als bewoners grote zorgen hierover. Snapt de raad de consequenties van deze hoogbouw?

Rotterdam heeft bewezen met creatieve projecten als Little C en Fenixlofts dat hoge dichtheden ook anders bereikt kunnen worden dan hoge en dure torens. Maakt Rijnhaven straks de stad beter of andere delen slechter?

Lees verder op de volgende pagina

1. Mooie beloftes en behoefte naar verdichting wordt breed gedragen door de stad.

De ambities voor het gebied zijn al een tijd bekend en de belofte van het ‘rondje Rijnhaven’, meer voorzieningen en het park (inclusief strand!) is uiteraard iets waar je als bewoner van de stad zeer naar uitkijkt. Daarnaast is verdichting een effectief middel om de stad te verduurzamen, leefbaar te houden en misschien wel belangrijker: om het voor iedereen mogelijk te maken zich hier te vestigen en door te groeien. Dat laatste staat vooral in de randstad erg onder druk en goede plannen zijn hard nodig.

Ik woon nu dertien jaar in Rotterdam, waarvan de laatste acht op de Kop van Zuid. Eerst in de groene torens (Cité) boven metro Wilhelminaplein en nu vijf jaar in een koopappartement (Meridiaan) met uitzicht op de Spoorweghaven. In dit gebouw zijn bijna al mijn buren al vanaf het begin van de oplevering in 2000 woonachtig. De waardering voor de wijk en het gebouw is hoog en dat levert ook een prettige, levendige en diverse gemeenschap op. Bij de komst van een vluchtelingenboot in de Spoorweghaven heeft de gemeenschap van dit gebouw zich ook verenigd om de nieuwe bewoners te verwelkomen en ze zich thuis te laten voelen. Ik bewonder de opzet van deze wijk; het heeft een hoge dichtheid, een breed aanbod aan woningen, openbaar vervoer en voorzieningen nabij, er is werkgelegenheid en het netwerk van openbare ruimte zit goed in elkaar. Deze wijk kan makkelijk nog lang mee, omdat het alle ingrediënten heeft voor mensen om zich te vestigen, elkaar te ontmoeten en door te groeien. De stad moet met dit soort parels van buurten heel zuinig omgaan en vooral op Zuid.

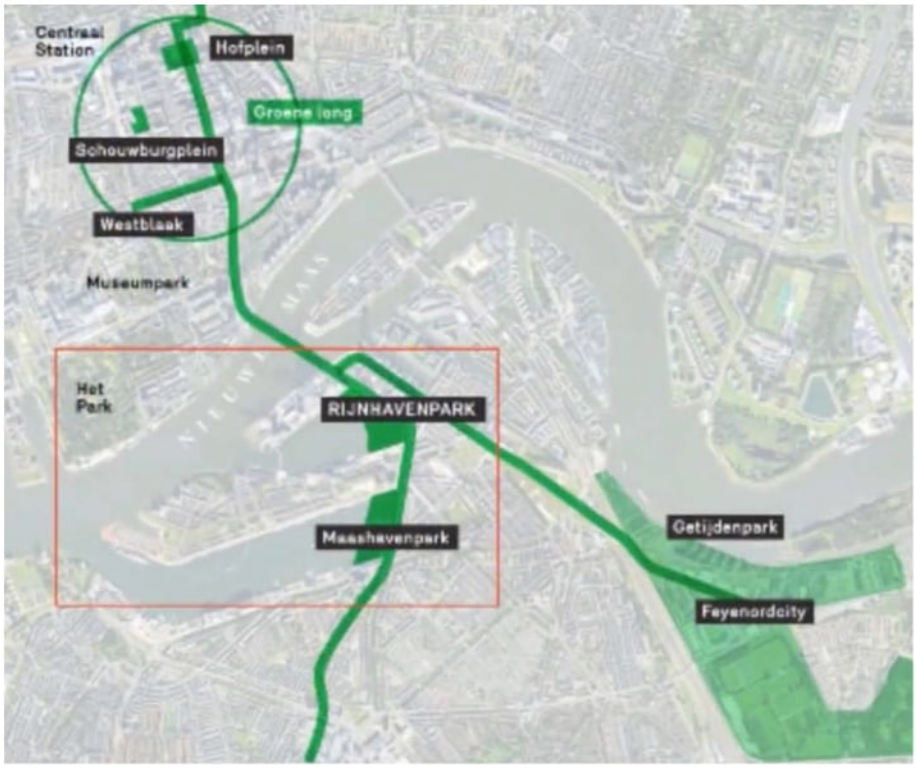


Beeld van Michael van Valkenburgh’s toelichting op het Rijnhavenpark. Een fantastisch nieuw park en strand voor heel Rotterdam. Zijn drijfveer is om voor de stad een plek voor iedereen te maken. Hier is iedereen voor!

Lees verder op de volgende pagina



Beeld van Michael van Valkenburgh's toelichting op het Rijnhavenpark. Er zit bijzonder veel detail en liefde in het ontwerp van het park. Er is zelfs nagedacht over hoe het in de lente, herfst en zelfs winter ook aantrekkelijk is door seizoensgebonden beplanting.



Beeld van Michael van Valkenburgh's toelichting op het Rijnhavenpark. De ambitie van de stad om op een aantal plekken te verdichten en dat te combineren met vergroening. Ook dit wordt breed gedragen.

Lees verder op de volgende pagina

2. Hoogbouw van 120, 200 en 250 meter gaat ten koste van een zeer geliefde en succesvolle buurt van Rotterdam Zuid. De stad zou zuinig moeten omgaan met goede stukken bestaande stad en deze proberen te versterken in plaats van te verzwakken.

Het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven wil antwoord geven op de woningnood door in te zetten op een fors aantal woningen. Een hoge dichtheid rondom hoogwaardig openbaar vervoer en aan het water lijkt op het eerste gezicht een verstandige keuze en daar ben ik het ook mee eens. Echter de manier waarop is niet zonder negatieve consequenties voor de directe omgeving. Door de verdichting te vertalen in hoogbouw van 120, 200 tot 250 meter hoge torens komt de buurt, waar ik een leven aan het opbouwen ben, in de schaduw te liggen. Er zijn in deze wijk, door de huidige hoogbouw, woningen die al weinig zonlicht hebben. In de lente en herfst moeten ze het vaak doen met een tijdvak van één tot twee uur zon per dag. Deze wordt door de hoogbouw van Rijnhaven ook ontnomen. Er is in de berekening van Peutz ook geen rekening gehouden met eenzijdig georiënteerde woningen die al niet voldoen aan de TNO-norm van twee uur en die tijd wordt nu ook nog gehalveerd. Dit betekent een afname in woningwaarde, maar nog belangrijker in woongenot waardoor deze huizen straks een hoge doorloop kennen. Voor de kenners betekent dat dus een lage sociale binding met de wijk waardoor leefbaarheid en waardering van de wijk afneemt. Daarnaast betekent hoogbouw boven de 70 meter per definitie dat de bouw duur is en om woningen dan betaalbaar te maken moeten ze bijzonder klein gemaakt worden. De vraag is dan ook: voor wie worden die torens gebouwd en lost dat eigenlijk de woningnood op?



Beeld uit het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven met daarin de hoogbouw van 250, 200, 120 meter hoog. Op de achtergrond de buurt Kop van Zuid-Entrepot. Het stedenbouwkundig plan hier kan nog veel leren van hoe goed het park van Michael van Valkenburgh is ontworpen. Met name de manier waarop het met de context weet om te gaan.



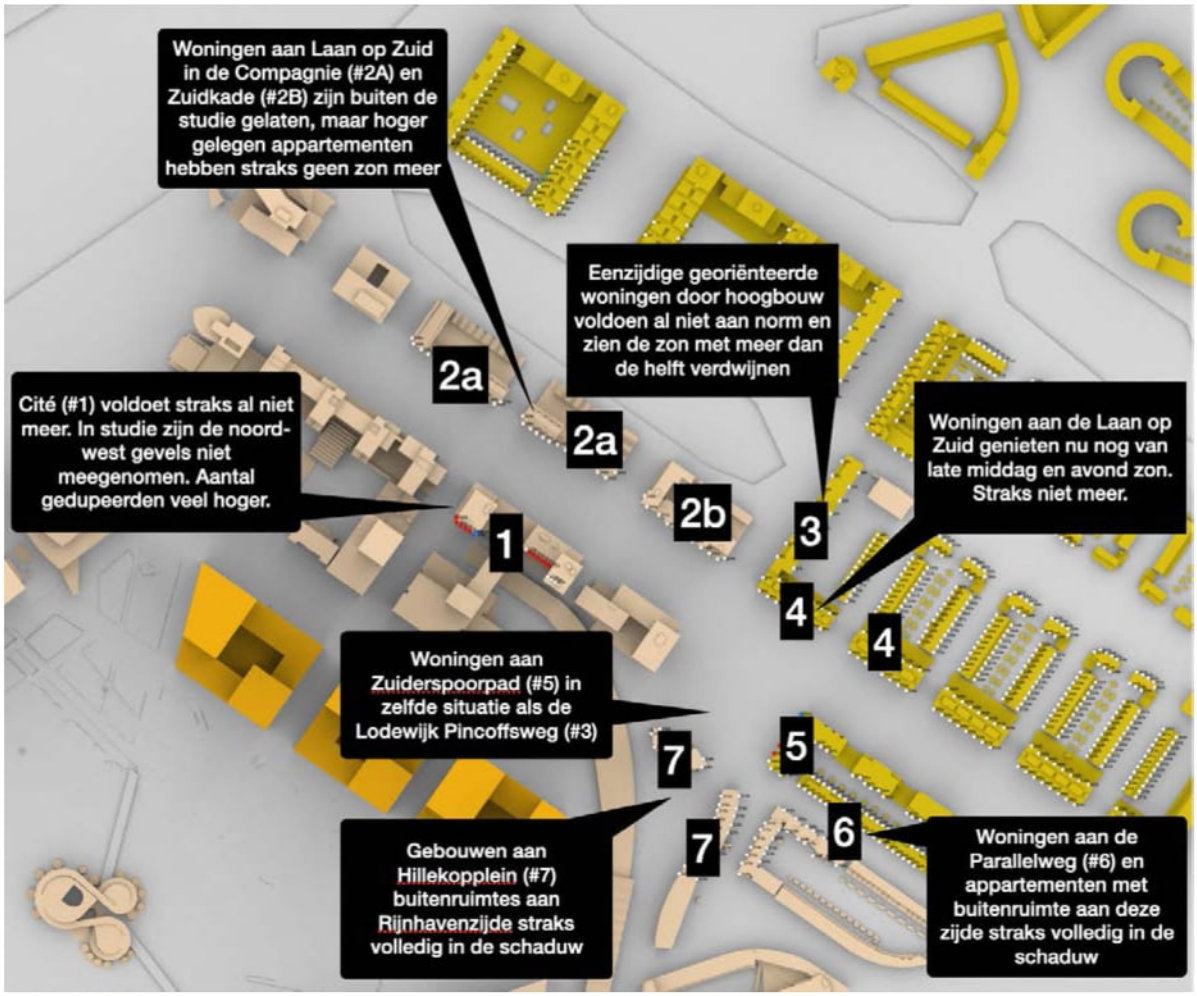
Foto's uit de buurt van een paar gebouwen die straks de dupe zijn van de nieuwe plannen. Genomen op 27 april om 18:00. Nu nog buitenruimtes in de zon met hoge waardering. In nieuwe situatie niet meer. V.l.n.r. Hillekopflat (Vestia), Lodewijk Pincoffsweg (particulieren), Laan op Zuid (particulieren).



Schaduw van torens Rijnhaven op de aangrenzende buurt. Beeld uit de bezonningsstudie van Peutz als bijlage van het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven. De Posthumalaan heeft een totaal andere context dan de Wilhelminapier. Op de Wilhelminapier is er nauwelijks hinder voor de omgeving door de hoogbouw en die is overigens maximaal 150 meter hoog.

3. De uitgevoerde bezonningstudie houdt geen rekening met cruciale factoren waardoor het aantal gedupeerden woningen veel hoger uitkomt dan het rapport aantoont. Er is een gedetailleerdere studie nodig om inzichtelijk te maken aan de huidige bewoners wat het effect is.

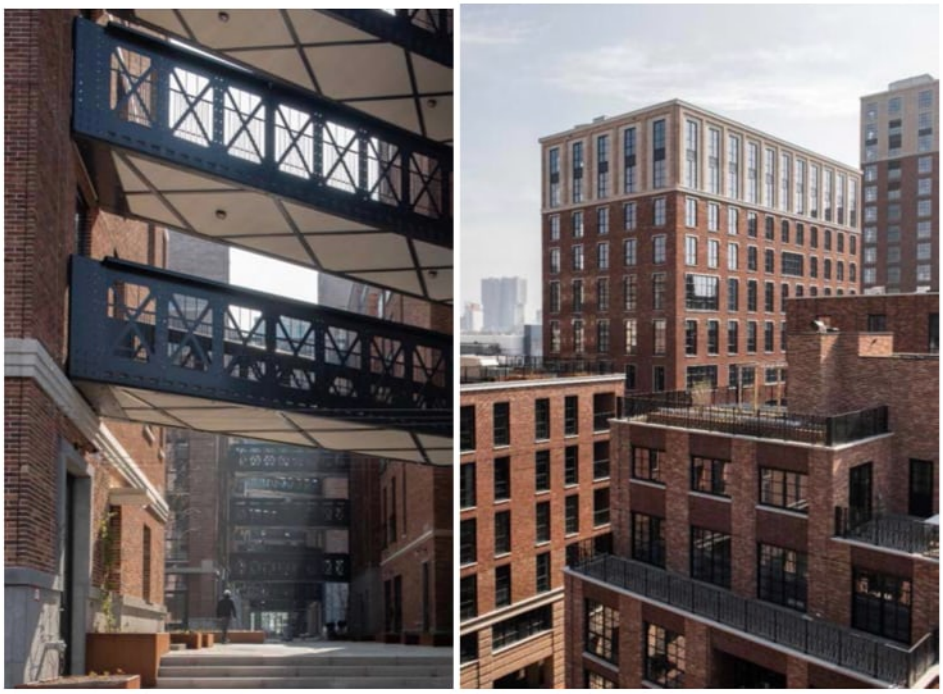
- *Eenzijdig georiënteerde woningen zijn niet meegenomen in het rapport. Veel van deze woningen voldoen al niet aan de norm en worden door hoogbouw nog meer benadeeld. Dit speelt met name aan de Lodewijk Pincoffsweg*
- *Woningen op hogere niveaus die nu wel zon hebben, maar in de nieuwe situatie bijna volledig in de schaduw komen te liggen worden niet meegenomen in de studie. Dit speelt met name aan de Laan op Zuid, parallel aan de Posthumalaan.*
- *Cité wordt sterk benadeeld zoals aangegeven in het rapport, maar een aantal zijden worden niet eens meegenomen in de berekeningen. Het aantal gedupeerden valt hier veel hoger uit.*
- *Woningen aan het Hillekopplein hebben hun buitenruimtes aan de Rijnhavenzijde. Deze buitenruimtes vallen straks volledig in de schaduw van de nieuwe hoogbouw. Wat is dan nog de kwaliteit van deze buitenruimtes en deze woningen?*
- *Daling woningwaardes en woongenot van omliggende buurt > hogere doorloop en afname sociale binding.*
- *Onduidelijk waar dure en hoogstwaarschijnlijk kleine woningen in hoge torens de oplossing voor zijn. Het levert in dit geval meer problemen op. Meer inzicht nodig in welk woonprogramma hier komt.*



Basistekening uit bezonningstudie Peutz met eigen tekstbewerking na verdere bestudering met inachtneming kennis van gebouwen en wijk. Ongeveer 1500 woningen worden gedupeerd. De TNO norm van minstens twee uur zon wordt hier voor meer woningen, dan in de studie van Peutz zijn genoemd, onhaalbaar

4. Het kan ook anders!

Voor echte architectuur, stedenbouw en landschap architectuur kenners staat Rotterdam voor meer dan alleen Manhattan aan de Maas. Ze staat bekend om haar ruimte voor experiment en innovatie en dat levert mooie stukken stad op en fantastische architectuur, stedenbouw en landschap architectuur. De recent opgeleverde Fenixlofts en Little C zijn mooie voorbeelden van hoe hoge dichtheden ook anders kunnen worden vormgegeven. Deze gebouwen zijn bouwtechnisch ook goedkoper uit te voeren, leveren mooiere architectuur op, bieden meer ruimte aan een diversiteit aan woningtypen, zijn flexibeler richting de toekomst en zijn beter in het faciliteren van het gevoel van gemeenschap in zowel het gebouw als op straat.



Little C. Hoge dichtheid door niet te kiezen voor een of twee hoge torens, maar een hele groep aan kleinere torens. Dit levert een hoge diversiteit aan woningtypen op en een aangename en unieke openbare ruimte. Foto's door Aiste Rakauskaite



Fenixlofts. Dichtheid door niet de hoogte, maar de breedte op te zoeken. Identiteit van de haven sterk aanwezig door (1) de loods eronder te behouden en (2) qua architectuur daar op voort te bouwen. Foto van website Mei Architects and Planners

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben 140 andere buurtbewoners en ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Rijnhaven. Een ontwikkeling op deze schaal zou moeten worden ingezet om bestaande buurten sterker te maken in plaats van zwakker. Toen de Kop van Zuid-Entrepot werd ontwikkeld werd ook gedacht dat de buurt Feijenoord zou meegroeien. Het bleek uiteindelijk de buurt Feijenoord nog slechter te maken, omdat alle kansrijken uit die buurt vertrokken naar het nieuwere deel. Het toont des te meer aan dat er goed moet worden nagedacht over de consequenties van ontwikkelingen nabij bestaande buurten.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u, met inachtneming van onze zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen. Wij zijn van mening dat de raad, zonder onderstaande adviezen, de consequenties van de hoogbouwplannen niet kan overzien.

Wij stellen voor:

I. Alternatieven te verkennen waarbij de hoogbouw minder hinder veroorzaakt ten opzichte van zonlicht. Denk hierbij aan een maximale bouwhoogte van 100 meter en creatieve ontwerpen die passen bij de architectuurstad Rotterdam. De modellen uit het ambitiedocument Rijnhaven van juni 2018 zijn nog niet toereikend. Hier worden overigens veel lagere hoogtes voorgesteld. De Posthumalaan wordt daarnaast te veel vergeleken met de Wilhelminapier terwijl de context totaal anders is, namelijk het effect op de nabijgelegen wijk. Het park is fantastisch, het stedenbouwkundig plan moet beter.

II. Daarnaast moet er een nieuwe bezonningstudie worden uitgevoerd waarin de cruciale details worden meegenomen die in deze zienswijze zijn toegelicht. De studie is nu incompleet doordat er onder andere niet gekeken is naar eenzijdig georiënteerde woningen. Deze voldoen straks ook niet meer aan de TNO norm waardoor deze lijst groter wordt dan eerder gemeld.

III. Verder moet er meer helderheid worden gegeven over het beoogde programma voor de hoogbouw. Voor wie zijn deze woningen en hoe dragen deze bij aan de woningnood? Biedt dit bijvoorbeeld de ruimte voor alleenstaanden, starters, jonge gezinnen en ouderen die op zoek naar een gepaste en betaalbare woningen? En is het de moeite waard om ongeveer 1500 woningen in een fijne buurt ernaast daarom te duperen en zwakker te maken?

Ik ga ervan uit dat u mij en mijn mede buurtbewoners van de verdere procedure op de hoogte houdt en indien mogelijk en gewenst kom ik de zienswijze graag toelichten.

Hoogachtend,



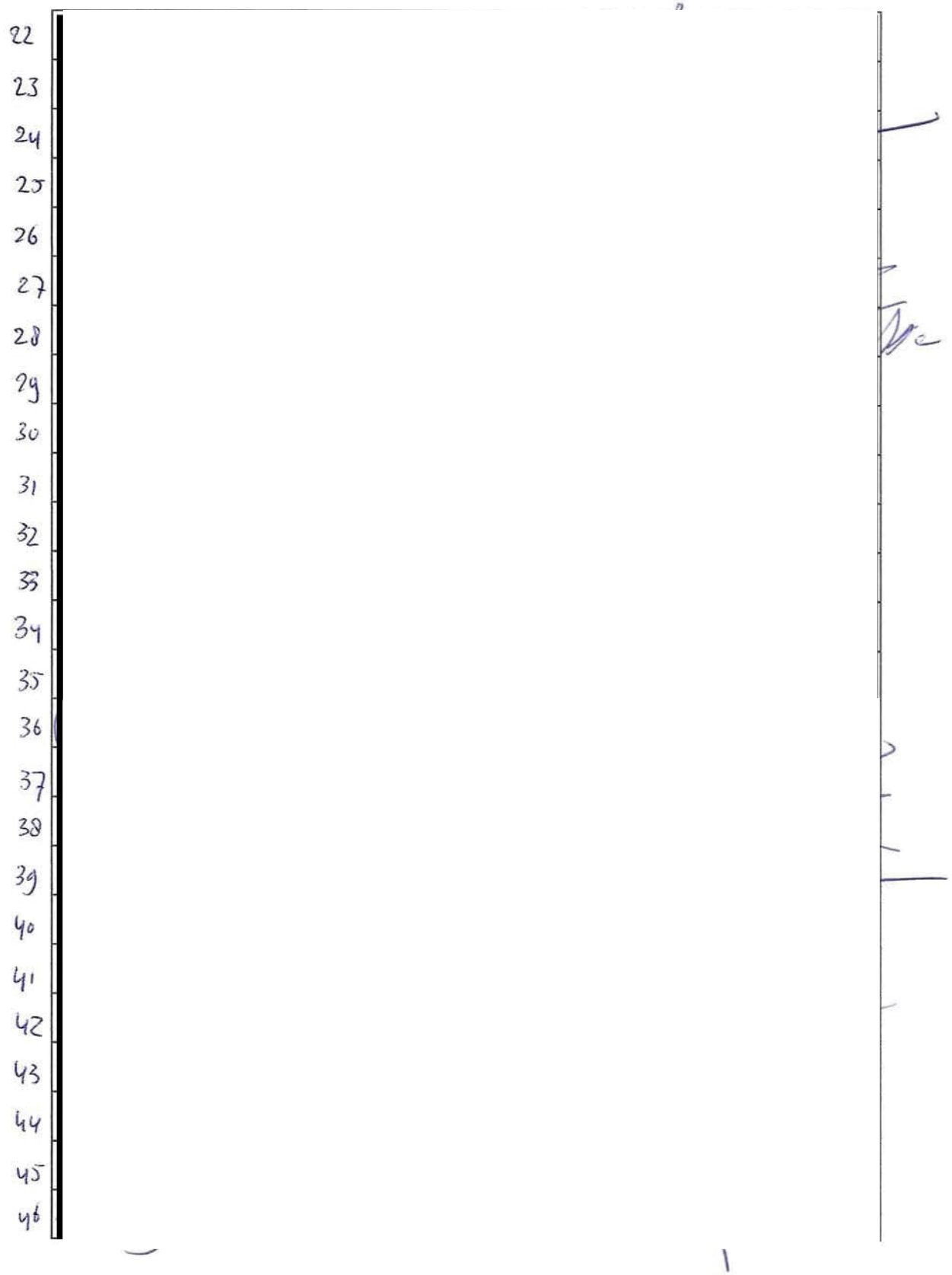
+ 140 andere bezorgde buurtbewoners

(bijgevoegd de handtekeningen)

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

	Naam	Adres	Nr	Handtekening
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				



Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

	Naam	Adres	Nr	Handtekening
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

	Naam	Adres	Nr	Handtekening
68	M			
69	R			
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

	Naam	Adres	Nr	Handtekening
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				
101				
102				

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

	Naam	Adres	Nr	Handtekening
103				
104				
105				
106				
107				
108				
109				
110				
111				
112				
113				
114				
115				
116				
117				
118				
119				
120				
121				
122				

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

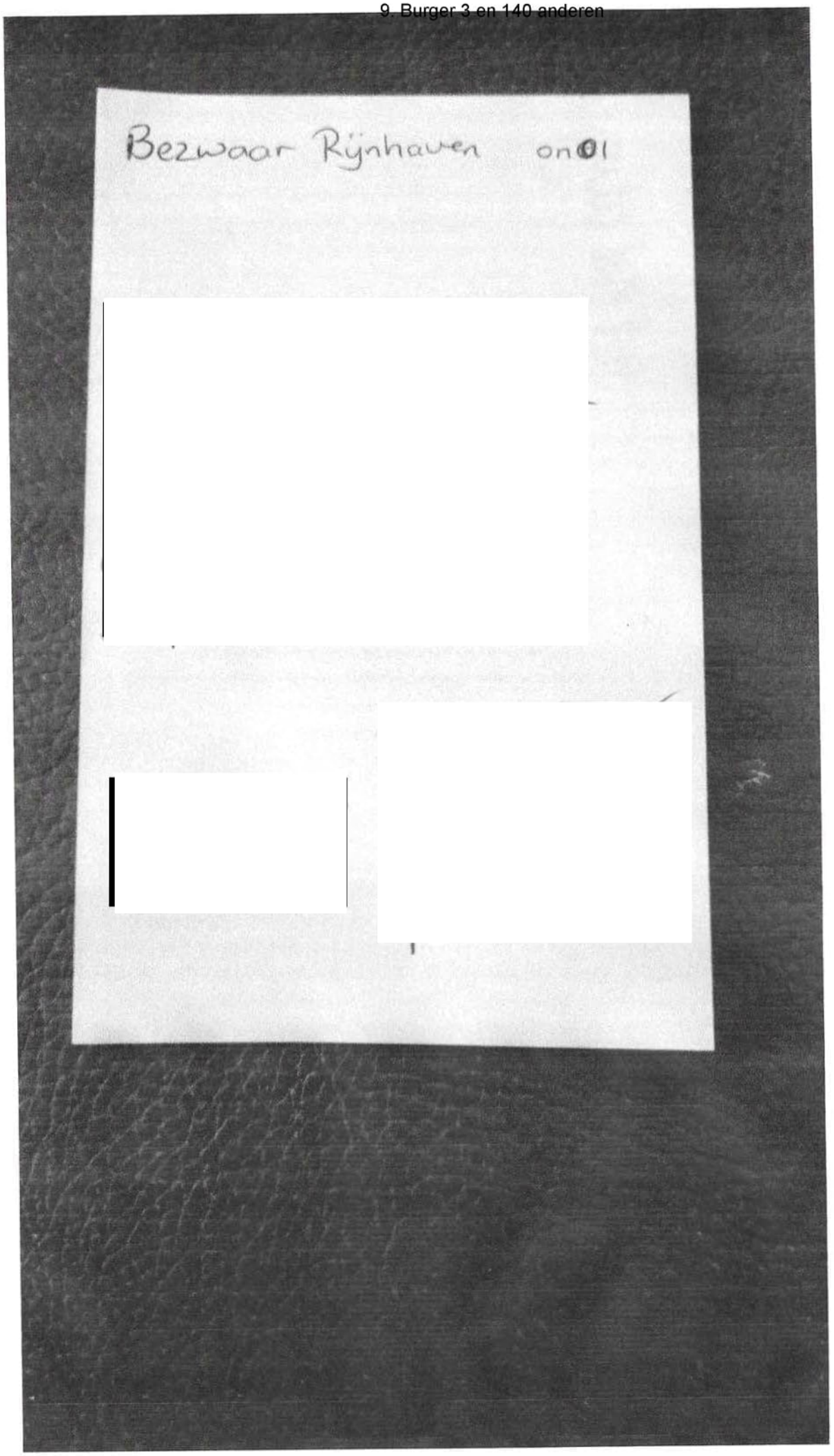
	Naam	Adres	Nr	Handtekening
123				
124				
125				
126				
127				
128				
129				
130				

9. Burger 3 en 140 anderen

Middels deze handtekeningen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) met name tegen de voorgestelde hoogte van zes hoogbouwtorens die aan de Posthumalaan verrijzen.
Onze gebouwen en daarmee onze buitenruimtes zullen door deze hoogbouw gedurende de herfst en de lente in de schaduw komen te staan en hierdoor een groot aantal zonuren inleveren.

Naam	Adres	Nr	Handtekening

9. Burger 3 en 140 anderen



Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 01/05/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010241
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 02/05/2022

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 01/05/2022 hebben wij in goede orde op 02/05/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010241 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER	
REG.NR.:	
02 MEI 2022	
ROUTE:	KOPIE:

10. JMR Events Makers



Stadsontwikkeling Rotterdam
T.a.v. mevrouw H.M. van Bochxmeer
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

RS3CC WX84DXDX#DD#DDDD#

EVENT MAKERS

de directeur van Stadsontwikkeling
Mevrouw H.M. van Bockxmeer
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEMARKT
REG.NR.:
02 MEI 2022
ROUTE:
KOPIE:

Rotterdam, 29 april 2022

Geachte mevrouw,

In het Ontwerp Bestemmingsplan Rijnhaven lezen we de uitgesproken ambities voor de meer evenementen in de Rijnhaven. Hiervan zien we echter niets terug in de hoeveelheid toegestane evenementen en evenementdagen voor het gebied Feijenoord. Als er een sterke wens is voor meer evenementen, dient dit ook zichtbaar te worden gemaakt in de hoeveelheid toegestane evenementen in het gebied. Als er met de komst van de Rijnhaven geen ophoging wordt gedaan aan de hoeveelheid evenementen in het complete gebied, heeft dit gevolgen voor alle evenementen binnen Feijenoord. Ook De Nacht van de Kaap vindt plaats in het gebied Feijenoord en loopt hiermee het risico dat door nieuwe initiatieven in de Rijnhaven het evenement niet meer plaats kan vinden.
Meer ambities voor nieuwe evenementen moeten vertaald worden in meer ruimte voor evenementen in het bestemmingsplan!

Ook het aangekondigde locatieprofiel ontbreken nu in het ontwerpbestemmingsplan. Evenementen verdienen een goede plek in het bestemmingsplan. Neem hier nu al de ruimte voor op in het ontwerpbestemmingsplan, om te voorkomen dat er op een later moment geen mogelijkheid meer is om deze toe te voegen. Door nu de ruimte voor evenementen te reserveren in het locatieprofiel, voorkom je een tekort aan evenementendagen binnen het gebied.

Gelet op onze ervaring met evenementen en betrokkenheid in de stad en het gebied, worden we graag betrokken bij de verdere ontwikkelingen in de Rijnhaven en de plek voor evenementen op deze locatie.

Hoogachtend,

directeur JMR Event Makers

Van der Takstraat 46 | 3071 LM Rotterdam
010-4331300 | www.jmr.nl | info@jmr.nl
KVK nummer: 76517365 | BTW nummer: NL 860654345 B01
IBAN: NL92ABNA0865444447 | BIC nummer: ABNANL2A

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 29/04/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010216
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 02/05/2022

JMR Event Makers
Van der Takstraat 46
3071 LM ROTTERDAM

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 29/04/2022 hebben wij in goede orde op 02/05/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010216 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

AANTEKENEN
Gemeente Rotterdam
BWT/Bestemmingsplannen
T.a.v. de directeur van Stadsontwikkeling
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Rijksvastgoedbedrijf
Directie Transacties & Projecten
Afdeling Verkoop en Gebiedsprojecten

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 16169
2500 BD Den Haag
www.rijksvastgoedbedrijf.nl

Contactpersoon

[redacted]@rijksoverheid.nl
BTW nummer
NL8563.05.765.B.01

KVK nummer
65890604

IBAN
NL75 INGB 0705 0026 24
BIC
INGBNL2A

Ons documentnummer
4913018

Ons zaaknummer
3961658

Uw kenmerk
-

Aantal bijlagen
4

Datum	28 april 2022
Betreft	Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven'

Geachte Raad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven', dat sinds 21 maart jongstleden ter inzage ligt, doe ik u hierbij namens de Staat als eigenaar van het Wilhelminahof, mijn zienswijze toekomen.

Daarbij verwijs ik tevens naar mijn eerdere schriftelijke reacties van 10 september 2018 op het Ambitiedocument Rijnhaven en van 24 december 2020 op het Masterplan Rijnhaven. Ik heb kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan en ben van mening dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de kwaliteit en de veiligheidsaspecten behorend bij het huidige en toekomstige gebruik van het Wilhelminahof.

In lijn met mijn eerdere reacties benadruk ik het belang van de door de Staat en de gemeente gezamenlijk opgestelde Wilhelminahofvisie 2030 door bureau Palmbout. De renovatie van zowel het complex Laan op Zuid als het Gerechtsgebouw zijn afgerond. Om bij te dragen aan de drie ambities uit de visie heeft de Staat vorig jaar opdracht verstrekt aan een landschapsarchitect voor een integraal samenhangend ontwerp voor de semipublieke buitenruimte van de Wilhelminahof, waarin ook het Voorplein, de Galleria en de metro-entrees zijn betrokken. Voor het ontwerp van de Wilhelminahof staat als drager centraal de zichtlijn vanuit het Wilheminahof op de Rijnhaven. Het Voorlopig Ontwerp is inmiddels opgeleverd door de landschapsarchitect en wordt op korte termijn ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep en opdrachtbegeleidersgroep. De gemeente is nauw betrokken bij het ontwerp, in zowel de werkgroep, de projectgroep als de opdrachtbegeleidersgroep. De Staat hecht veel waarde aan de aanwezigheid van zijn instituten te midden van de maatschappij en ervaart de samenwerking met uw gemeente als prettig en constructief. De voorgenomen ontwikkeling in de Rijnhaven staat echter op gespannen voet met de visie en de op basis daarvan reeds gerealiseerde renovaties en dreigt het voortgezet gebruik van de Wilhelminahof onmogelijk te maken.

Met uw gemeente vindt ook intensief overleg plaats over het plot op de hoek Posthumalaan/Veemstraat. Bij de invulling van het te realiseren gebouw heeft de Staat diverse malen benadrukt dat veiligheid een belangrijk aspect is bij het huidige gebruik van de Wilhelminahof. Het primaire proces van de gebruikers van de kantoren vereist strenge veiligheidsmaatregelen.

Rijksvastgoedbedrijf
Directie Transacties & Projecten
Afdeling Verkoop en Gebiedsprojecten

Datum
28 april 2022

Ons documentnummer
4913018

Ons zaaknummer
3961658

Een te ingrijpende inbreuk van het plan op de veiligheid heeft mogelijk tot gevolg dat de Wilhelminahof niet meer geschikt is voor het huidige gebruik, waardoor gebruikers hun toevlucht zoeken naar locaties waar wel voldaan kan worden aan de veiligheidseisen.

De ontwikkeling van de Rijnhaven, zoals voorzien in het ontwerpbestemmingsplan, maakt op de volgende wijzen een te ingrijpende inbreuk op de Wilhelminahof. Dat in het ontwerpbestemmingsplan een toren van 250 meter hoogte is opgenomen met zicht op de kantoren van de Wilhelminahof is vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. Tevens is de functieaanduiding hotel met een maximum van 10.000 m^2 een risico voor de veiligheid. Het risico bestaat dat het complex niet meer geschikt is voor het huidige gebruik, mede veroorzaakt door de inkijk op de werkzaamheden in het rechtbankcomplex. Er is niet gespecificeerd waar in het gebouw een hotelfunctie is toegestaan. Ook de bestemming wonen is een risico voor de veiligheid. De geplande woningbouw en de functieaanduiding hotel tegenover het kantoor van het Openbaar Ministerie met de extra beveiligde zittingszaal zal problemen geven ten aanzien van de veiligheid en bedrijfsvoering.
De voorgenomen bebouwing levert veiligheidsrisico's met betrekking tot inkijk- en afluistermogelijkheden. Ook zal het grote aantal woningen zorgen voor verkeershinder en parkeerdruk. De parkeergelegenheid zal intern gefaciliteerd moeten worden middels ondergrondse garages om de parkeerdruk niet verder te verzwaren.

De recente infrastructurele aanpassing naar een eenbaansweg heeft geleid tot significante beperkingen voor het veilig vervoeren van verdachten van en naar de Rechtbank. Een toename van de verkeershinder moet worden voorkomen. Voor het primaire proces van de rechtbank is de toegang tot de parkeergarage van cruciaal belang. Hier is in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening mee gehouden.

Daarnaast is de inpandige Extra Beveiligde Zittingszaal (EBZ) nog volledig in gebruik door de rechtbank. De EBZ is onlosmakelijk verbonden met de rechtbank. Verhuizen van de EBZ en de rechtbank is geen optie. Dit pand is recentelijk voor een substantieel bedrag gerenoveerd. Wanneer er een zitting met een extra verhoogd veiligheidsrisico plaatsvindt in de EBZ, moet de gehele directe omgeving worden afgezet. De omgeving is gedurende de zitting niet bereikbaar voor omwonenden. De afzetting varieert van een dagdeel tot een gehele dag. Ook de aanwezigheid van veel media belangstelling bij deze speciale zittingen is een punt van aandacht (denk aan o.a. camera opstellingen, speciale mediabussen, journalisten).

Een woontoren in de directe omgeving van deze EBZ vraagt om rechtstreekse veiligheidsmaatregelen die getroffen zouden moeten worden aan de te ontwikkelen toren. Te denken valt aan blinde gevels aan de zijde van de EBZ en rechtbank.
De visie Wilhelminahof 2030 gaat uit van een vrij doorzicht op de Rijnhaven. In uw reactie van 15 maart 2021 geeft u aan dat aan de zichtlijnen vanuit het bedrijfsrestaurant en de semi-openbare binnenhof afgezet tegen de ontwikkeling

Rijksvastgoedbedrijf
Directie Transacties & Projecten
Afdeling Verkoop en Gebiedsprojecten

Datum
28 april 2022

Ons documentnummer
4913018

Ons zaaknummer
3961658

van de Rijnhaven geen prioriteit wordt gegeven door uw gemeente. De argumenten zoals genoemd in onze brief van 10 september 2018 en 24 december 2020 zijn voor de Staat nog steeds actueel en belangrijk.

Verder laten de afbeeldingen op pagina's 11 tot en met 14 van de bezonningsstudie (bijlage 9 bij de toelichting ontwerp bestemmingsplan) zien dat de voorgenomen bebouwing zorgt voor een significante afname van zon in de Wilhelminahof. In de bezonningsstudie is alleen de bestaande bouw meegenomen. Onduidelijk is wat de gevolgen zijn van de voorgenomen bebouwing op de bezonning van de Veemtoren. Het is aannemelijk dat de voorgenomen bebouwing ook zonhinder oplevert bij de Veemtoren. Tevens blijkt uit het 'Windklimaatonderzoek met behulp van CFD' (bijlage 8 bij de toelichting ontwerpbestemmingsplan) dat zonder torens het windklimaat vrijwel overal goed tot matig is voor doorlopen. Uit de doorgerekende basissituatie blijkt dat het windklimaat rond de geplande nieuwbouw op veel punten slecht is en windgevaar oplevert. Mogelijk heeft dit negatieve gevolgen voor de Wilhelminahof. Mogelijkerwijs kunnen de torens aan westkant van het gebied smaller worden ontworpen, ter beperking van de windhinder. De Staat acht in ieder geval nader onderzoek noozakelijk.

De Staat stimuleert een kwaliteitsverbetering van het gebied, en continueert graag het overleg met de gemeente met als doel een optimale aansluiting tussen de Rijnhaven en de Wilhelminahof. In deze brief is andermaal aangegeven welk belang wordt gehecht aan de hedendaagse aanpassing van de Wilhelminahof en de relatie met het Rijnhavenplan. De veiligheidsaspecten van het gebruik en de daarmee verband houdende zichtlijn zijn voor de Staat van essentieel belang om het huidige gebruik ter plaatse te kunnen continueren.

Ik verzoek u het ontwerp bestemmingsplan niet in zijn huidige vorm vast te stellen en ben graag bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Hoogachtend,

Namens de Staat der Nederlanden,
de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
namens deze,

Projectdirecteur

Bijlagen:

- *Correspondentie: 10 september 2018, 4 april 2019, 24 december 2020 en 15 maart 2021*

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 16700, 2500 BS Den Haag

Gemeente Rotterdam
Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Rijksvastgoedbedrijf
Directie Transacties & Projecten
Afdeling Verkoop

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 16700
2500 BS Den Haag
Nederland
www.rijksvastgoedbedrijf.nl

Inlichtingen

[redacted]
rijksoverheid.nl

Ons Kenmerk
602378

Ons Zaaknummer
14468

Datum:
Betreft: Reactie Rijksvastgoedbedrijf op ambitiedocument Visie Rijnhaven

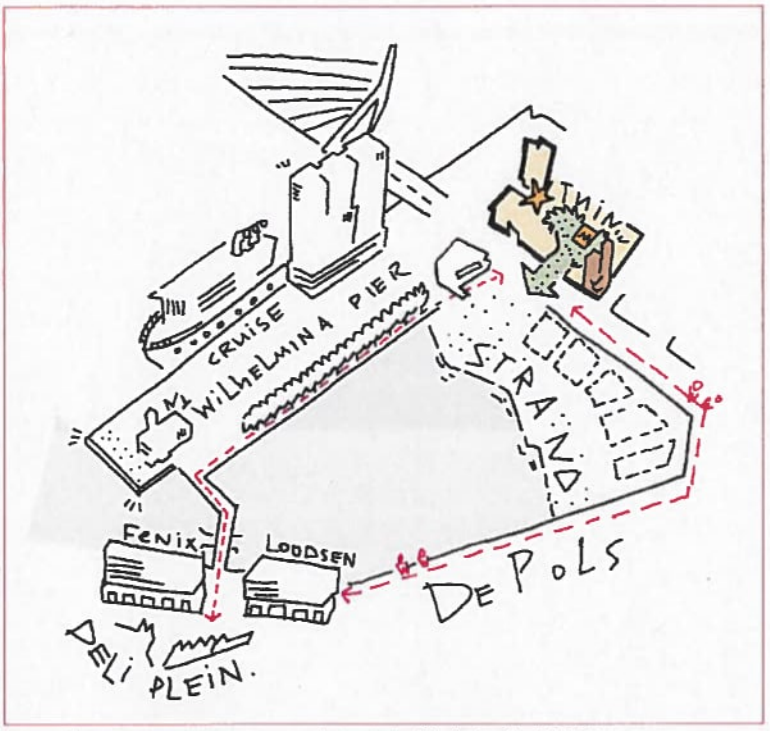
Geacht College,

In uw brief van 19 juni 2018 heeft u de gemeenteraad geïnformeerd over het ambitiedocument Visie Rijnhaven die door de dienst Stadsontwikkeling is opgesteld. U heeft besloten de markt te consulteren, te reflecteren op dit ambitiedocument en de omgeving te laten participeren.

Het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) heeft met belangstelling kennis genomen van het ambitiedocument omdat wij eigenaar zijn van het Wilhelminahofcomplex. Dit complex ligt aan de Posthumalaan aan de overzijde van het Rijnhavenproject en is in de jaren 90 de pionier geweest voor de ontwikkelingen op de Kop van Zuid. Daarna is er in de omgeving veel gebeurd terwijl er aan het Wilhelminahofcomplex weinig is veranderd. Op dit moment wordt het gerechtsgebouw gerenoveerd en volgend jaar start de renovatie van het rijkskantoor aan de Laan op Zuid. Ook in het gebouw 'Rijnhaven' waarin het Landelijk Parket van het Openbaar Ministerie aan de Posthumalaan 74 is gevestigd, vinden regelmatig aanpassingen plaats.

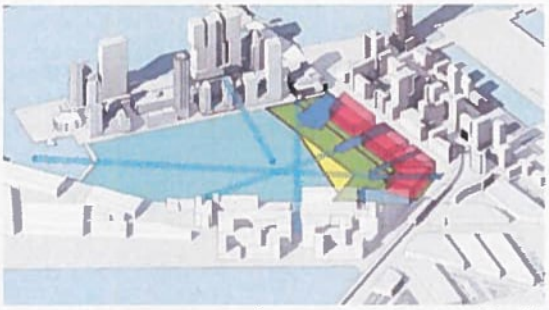
Gemeente en het RVB wensen de toekomswaarde van het Wilhelminahofcomplex als geheel tegen het licht te houden. Mede om die reden hebben we gezamenlijk een Visie Wilhelminahof 2030 laten opstellen. In deze visie grijpen de gemeente en het RVB samen de kans aan om de toekomstige ontwikkelingen en ambities te koppelen aan het terugbrengen van kwaliteit en samenhang in het Wilhelminahofcomplex.
Mede om die reden wil ik in dit stadium reageren op de Visie Rijnhaven.

- De Visie Wilhelminahof 2030 gaat uit van een vrije zichtlijn op de Rijnhaven vanuit het Wilhelminahof en het restaurant in het midden van het (toekomstig) rijkskantoor aan de Laan op zuid. Het zicht op de Rijnhaven is van vitaal belang voor de orientatie en kwaliteit van he het kantoor-en rechtbankcomplex en het toekomstig woonprogramma aan de Veemstraat.

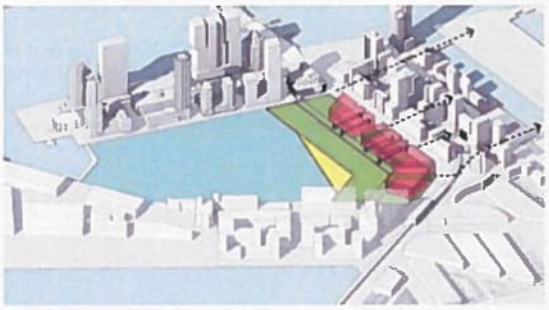


afbeelding op pagina 15 van de Visie Wilhelminahof 2030

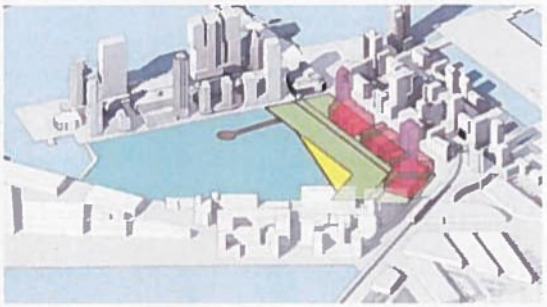
- Ook voor de toekomstige ontwikkeling van de woontoren op de hoek met de Veemstraat/Posthumalaan is een vrije zichtlijn naar de Rijnhaven wenselijk. Er ontstaat op die manier een sequentie van private buitenruimtes (balkons), semiprivate (dakterras en binnentuin) naar publieke buitenruimte Posthumalaan en Rijnhavenparkstrand.
  De ruimtelijke opbouwvarianten, de afbeeldingen 4, 5 en 6 op pagina 25 van het ambitiedocument, stroken niet met de gezamenlijk geformuleerde visie voor het Wilhelminahofcomplex en de eisen die onze gebruikers stellen. De impressie op pagina 26 van het ambitiedocument toont dit goed aan.



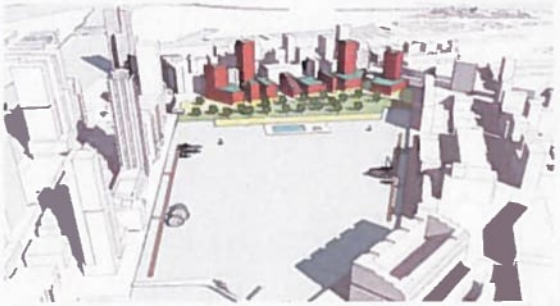
afbeelding 4 (pagina 25)[1]



afbeelding 5 (pagina 25)[1]



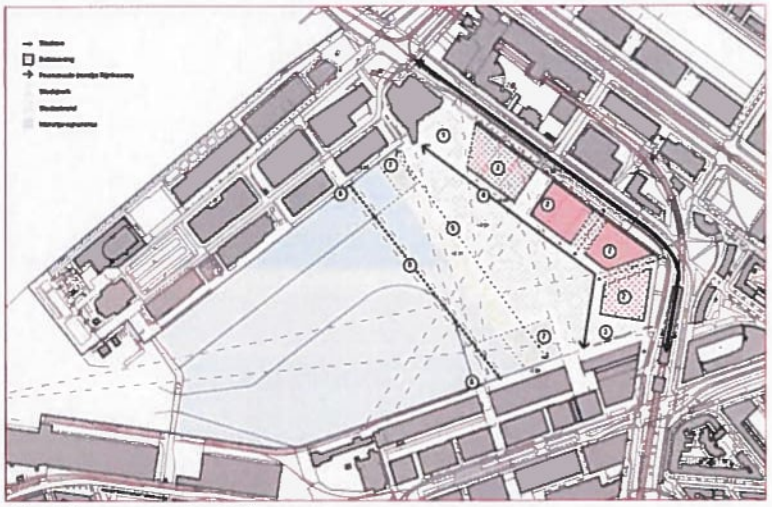
afbeelding 6 (pagina 25)[1]



afbeelding op pagina 26[1]

[1] *De afbeeldingen zijn afkomstig uit het ambitiedocument Visie Rijnhaven tenzij anders vermeld.*

- De beschreven sequenties van openbare ruimtes op pagina 29 verdient een verdiepingsslag zodat het bestaande stedelijk weefsel aan de andere zijde van de Posthumalaan wordt erkend.
- De zone van bouwvolumes in de ambitiekaart op pagina 32 is onacceptabel vanuit de eerder gezamenlijk geformuleerde ambitie



afbeelding op pagina 32[1]

- De ontwikkeling van het Rijnhavenproject zorgt voor meer verkeer. Bij de planuitwerking moet rekening gehouden worden met bereikbaarheid van het complex. Voor de rechtbank en het Openbaar Ministerie is de bereikbaarheid van het complex vanaf de Posthumalaan van cruciaal belang. Vanwege beveiligde transporten worden er allerlei veiligheidseisen gesteld aan de logistiek (bv. voor beveiligde transporten moeten minimaal twee verschillende ingangen beschikbaar zijn en moet per ingang in twee verschillende richtingen weggereden kunnen worden, beveiligde transporten moeten strikt gescheiden kunnen worden van overige verkeersstromen, door tijdelijk afsluiten van de directe aanrijdroute (Posthumalaan) en het afsluiten van de parkeergarage voor overig gebruik, de zone rondom het cellencomplex onderin het Rijnhavengebouw moet separaat afgesloten kunnen worden).
- Het Landelijk Parket en de rechtbank zijn gelegen aan de Posthumalaan. Het pand 'Rijnhaven' wordt gebruikt als Ondermijningsforum. Dit betekent dat hier zeer vertrouwelijke zaken behandeld worden hetgeen zware eisen stelt aan de beveiliging van het gebouw en zijn directe omgeving. Tevens bevindt zich in het complex een cellencomplex en een extra beveiligde zittingszaal. Dit gebruik neemt eerder toe dan af. Deze activiteiten kunnen een risico betekenen voor de omgeving (bv. terreurdreiging en demonstraties).
- De impressie op pagina 22 schetst een realistischer weergave van wat ons inziens wenselijk is op deze locatie.



afbeelding op pagina 22[1]

Samen hebben we er belang bij dat er een representatieve, goed bereikbare werk- en woonomgeving is, waarbij de nabije omgeving en het Wilhelminacomplex zelf over en weer profijt van elkaar hebben. We willen graag met u daarover in gesprek blijven.

Hoogachtend,
Namens de Staat der Nederlanden,
de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
namens deze

[redacted]

Hoofd afdeling Portefeuillemanagement

Gemeente Rotterdam

Onderwerp:
Rijnhaven

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 10902
3004 BC Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van:
E-mail: rotterdam.nl

Ons kenmerk: AS19/0007088
Casenummer: AS18/13214

Datum: 4 april 2019

Retouradres: Postbus 10902, 3004 BC Rotterdam

Rijksvastgoedbedrijf
Directie Transacties & Projecten

Afdeling Portefeuillemanagement
Postbus 16700
2500 BS Den Haag

Geachte heer

Wij hebben uw brief met betrekking tot de planontwikkeling van de Rijnhaven in goede orde ontvangen. Tegelijk bieden we onze verontschuldiging aan voor de wat late reactie van onze kant.
Zoals u weet en aangeeft, is in juni 2018 door het College van B&W het Ambitiedocument goedgekeurd waarin is vastgesteld dat wij de Rijnhaven gaan ontwikkelen tot een nieuw stuk stad. Daarbij zullen er woningen toegevoegd worden, een openbaar park en een strand waarvoor een deel van de Rijnhaven gedempt gaat worden. De aantallen woningen die gebouwd zullen worden staan nog niet vast, ook niet hun vorm en exacte locaties. Ook de uitwerking van een park en strand staan nu nog niet vast. Op dit moment werken we diverse varianten uit tot een Ontwikkelingsvisie.

Wij hebben de afgelopen maanden veel informatiebijeenkomsten gehouden in de omgeving van de Rijnhaven en daarbij 1.200 reacties op de eerste ideeën opgehaald. Deze reacties, die overwegend positief te noemen zijn, zijn inmiddels gebundeld in een reactiedocument dat ook gepubliceerd is op onze website.
In dit document staan vooral reacties van “Rotterdammers” en niet van de grotere, institutionele partijen die uitgebreid gereageerd hebben en waarvan we de reactie niet hebben meegenomen in het reactiedocument. De reden is, dat wij met deze partijen persoonlijk gesproken hebben, deze gesprekken lenen zich minder voor een reactie in een dergelijk document. Deze gesprekken voeren wij nog steeds en ook met u willen wij uw reactie bespreken.

Wij weten dat u zich onder andere zorgen maakt over de verkeersafwikkeling van de Rijnhaven. Dat uw gebouw daarbij specifieke aandacht nodig heeft, begrijpen wij volkomen. Er vindt regelmatig overleg plaats met de medewerkers van het RVB over de ontwikkeling van de hoek Veemstraat/Posthumalaan. Daarbij komt de ontwikkeling van de Rijnhaven ook altijd aan de orde. Voorts kan ik u in het eerstvolgende overleg met de directie Stadsontwikkeling nader informeren over de stand van zaken.

Wij zien uit naar een goede samenwerking waarin we elkaar kunnen vinden in een bijzondere ontwikkeling van dit deel van de stad.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

Projectleider Gebiedsontwikkeling Rijnhaven

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

VERTROUWELIJK
Gemeente Rotterdam
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Rijksvastgoedbedrijf

www.rijksvastgoedbedrijf.nl

Contactpersoon

rijksoverheid.nl

Ons documentnummer
22447

Ons zaaknummer

Uw kenmerk

Aantal bijlagen
1

Datum	24 december 2020
Betreft	Wilhelminahofcomplex

Geacht college,

In de afgelopen jaren is door samenwerking gemeente en rijk de betekenis van het Wilhelminahofcomplex op de kop van Zuid, dat behoort tot de strategische vastgoedvoorraad van het Rijk, aanzienlijk vergroot met een continuïteit van gebruik. De rechtbank is de afgelopen jaren ingrijpend verbouwd. In 2021 wordt de renovatie van het Rijkskantoor aan de Laan op Zuid opgeleverd. Het complex biedt dan ruimte aan ca. 3.500 werknemers en met de belangrijke regionale rechtbank en het kantoor van het Openbaar Ministerie geeft dit grote betekenis aan het complex en de locatie. Een belangrijk onderdeel van deze plannen is de verplaatsing en de verbetering van de hoofdentrees in de Galleria voor de gebruikers en bezoekers van het Wilhelminahofcomplex. Na de afronding van de renovaties zal de buitenruimte van het complex (Galleria en binnenhof), opnieuw ingericht worden met een duurzaam en groen ontwerp, in combinatie met het Wilhelminaplein als resultaat van onze samenwerking.

In de samenwerking voor het Wilhelminahofcomplex zien we dat de aandacht van de gemeente zich de afgelopen jaren heeft gericht op de Rijnhavenontwikkeling. Een ambitieus plan dat in de toekomst een verrijking voor de stad kan worden. Eén van de essentiële kwaliteitselementen in de gezamenlijk opgestelde Wilhelminahofvisie 2030 door bureau Palmbout is de zichtlijn vanuit de binnenhof van het Wilhelminacomplex naar de huidige Rijnhaven.

Met het eerder ambtelijk attenderen op het belang van de handhaving van deze zichtlijn naar aanleiding van het Ambitiedocument Rijnhaven (zie bijlage 1, de correspondentie september 2018/april 2019) zien we dat in het recente Masterplan Rijnhaven deze zichtlijn is verstoord door de torenhoge woningbouw (minimaal 200 m!). Deze geplande woningbouw tegenover het kantoor van het Openbaar Ministerie met de extra beveiligde zittingszaal zal problemen geven ten aanzien van de veiligheid en bedrijfsvoering. Beide vaststellingen ten aanzien van het

masterplan Rijnhaven zijn de redenen dat wij bezwaar aantekenen op het door de gemeenteraad aangenomen Masterplan Rijhaven.
Een bezwaar opgetekend vanuit het Rijksvastgoedbedrijf, de Rijksbouwmeester, en afgestemd met de gebruikers van het Wilhelminahofcomplex, de Raad voor de rechtspraak en het Openbaar Ministerie.

De argumentatie voor het bezwaar en de huidige in gang gezette acties in samenwerking met de gemeente zetten we hierna op een rij, en grijpen daarbij niet alleen terug op de samen gemaakte toekomstvisie Wilhelminahof 2030 uit 2017, maar ook op recentere ambities van het Rotterdams college en het Rijk.

De gezamenlijk opgestelde toekomstvisie Wilhelminahof 2030, gemaakt door bureau Palmbout is gestoeld op drie ambities:
Een streven naar

- Een gastvrije schakel in de stad,
- Een gemengd duurzaam stedelijk blok
- Mobiliteitsgeluk voor iedereen

Deze ambities sluiten wat ons betreft naadloos aan op de ambitie ´Voor Iedereen´ uit het Masterplan Rijnhaven en het City Lounge concept voor binnenstadkwartieren.

Gastvrije schakel
Om een gastvrije schakel te kunnen zijn is het voorstel gedaan om de binnenhof van het Wilhelmcomplex publiek toegankelijk te maken. Zodat de binnenhof op gestelde tijden overdag, en op werkdagen onderdeel is van het stedelijk weefsel als semiopenbare ruimte. Vanuit de binnenhof en vice versa zijn functionele en visuele relaties geschetst met de aanpalende ruimtes aan de Maas (via de Galleria en het Wilhelminaplein), met de Rijnhaven (via oversteek van de Posthumalaan) en de Veemstraat via een nieuw vorm te geven passage vanaf de metrotoegang. De binnenhof heeft de potentie een rustige groene oase te zijn in een hectische hoog stedelijke omgeving. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan het collegevoornemen om 20 ha extra groen te realiseren.
Een extra intensivering van kwalitatief groene buitenruimte ontstaat als de gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf samenwerken om voor de binnenhof, de Galleria met de Metro entree, de passage naar de Veemstraat, het Wilhelminaplein met de omliggende buitenruimte een integraal ontwerp te maken. Hiervoor zijn ambtelijk afspraken gemaakt. Het gaat dan om een integraal-samenhangend Voorlopig Ontwerp met een ontwerp op de aangegeven gebieden.
Cruciaal daarbij, en daarom het bezwaar op het huidige plan Rijnhaven, is het respecteren van de *vrije zichtlijn op de Rijnhaven vanuit de binnenhof van het Wilhelminahofcomplex*. De ruim 200 meter hoge toren, zoals voorgesteld in het Rijnhavenplan, sterk negatief effect op de veiligheidsaspecten die samenhangen met het gebruik van het complex door het Openbaar Ministerie met de extra

beveiligde zittingszaal. Bovendien verstoort deze toren het de cruciale zichtlijn vanuit het bedrijfsrestaurant van het rijkskantoor aan de Laan op Zuid en de binnenhof van het complex naar de Rijnhaven. Voor onze gebruikers is het moeilijk uitlegbaar dat de duurzame kwaliteitsverbetering door het openen van de binnenhof wederkerig is. Bovendien wordt deze open zichtlijn belangrijker als de binnenhof aantrekkelijker wordt voor het publiek. Deze zichtlijn is een essentiële schakel tussen het complex en de omgeving.
Onze eerdere in het proces gemaakte opmerkingen over de zichtlijn zijn niet verwerkt. Gegeven de fase van planvorming van het Rijnhavenplan, de kwaliteit van het integrale ontwerp voor de buitenruimte van het Wilhelminahofcomplex en de toenemende importantie van de metrohalte Wilhelminahof, is het plan Rijnhaven relatief eenvoudig aan te passen.

Gemengd duurzaam stedelijk blok
Een gemengd stedelijk blok maakt het mogelijk dat de schaarse publieke ruimte in de stad goed kan worden benut voor verschillende gebruikers gedurende de dag. Naast het Wilhelminahofcomplex bevindt zich op de hoek van de Veemstraat en de Posthumalaan nog een vrije kavel die eigendom is van de gemeente. Ambtelijk hebben we afgesproken dat het Rijk een aantal scenario's voor de Veemtorenontwikkeling opstelt waarbij de gemeentelijke ambities zijn verwerkt. Voor de ontwikkeling van de Veemtoren worden in de scenario's de veiligheidsrandvoorwaarden van het Rijk vanwege de extra beveiligde zittingszaal die naast de vacante plot ligt verwerkt. De ontwikkeling heeft tevens invloed op het verblijfsklimaat in de binnenhof en de huidige parkeergarage aan de Veemstraat. Het is om bovengenoemde redenen dat het Rijk initiatief neemt om de Veemtoren typologisch actief (te helpen) ontwikkelen qua concept in nauwe samenwerking met de gemeente. Hierbij in aanmerking nemend de woondeal die de Gemeente heeft afgesloten met het Rijk.

De woonkwaliteit van de Veemtoren zal mede afhangen van de mate waarin de ligging aan de binnenhof en de Rijnhaven wordt benut en een breed palet aan woontypologieën wordt ontwikkeld.
Met het betrekken van de bovengrondse parkeergarage kan een goed integraal voorstel worden uitgewerkt, mits er een gelijkwaardige alternatieve parkeeroplossing voor deze garage in de directe omgeving beschikbaar is voor de parkeerplaatsen die eventueel niet in deze ontwikkeling kunnen worden meegenomen.

Mobiliteitsgeluk voor iedereen
Met het Rijnhavenplan zal er een behoefte bestaan voor een kwalitatieve verbetering van de metrohalte Wilhelminaplein in relatie tot langzaamverkeersvoorzieningen. Deze halte biedt een enorme voeding voor zowel woon-, werk- als vrijetijdsverkeer.

Rijksvastgoedbedrijf

Datum
24 december 2020

Ons documentnummer
22447

Het vorig jaar gehouden WALK21 laat zien dat Rotterdam grote ambities heeft als loopstad. Het Rijksvastgoedbedrijf zette een eerste stap door 7 routes vanaf het Wilhelminahof op kaart te zetten die geschikt zijn voor bijvoorbeeld lunchwandelingen of een kleine vergaderingen (zie 7x7 Walks). Ook de ambities voor de fiets zijn door Rotterdams college (opnieuw) uitgesproken.

Het Rijk ziet voldoende aanknopingspunten om de samenwerking met uw gemeente voort te zetten met aandacht voor de wederzijdse belangen en ervaart het als teleurstellend dat wij ondanks de samenwerking bezwaar moet aantekenen op het voor Rotterdam ambitieuze Rijnhavenplan. In deze brief is andermaal aangegeven welk belang wordt gehecht aan de hedendaagse aanpassing van het Wilhelminahofcomplex en de relatie met het Rijnhavenplan.
Het Wilhelminahofcomplex was 25 jaar geleden een van de eerste grote vastgoedontwikkelingen, nog voor de aanleg Erasmusbrug aanwezig, om de plannen voor de van het stadsdeel 'Kop van Zuid' kracht bij te zetten. Dit stadsdeel maakt nu een volgende fase in ontwikkeling door met verfijningen op blokniveau en een andere mobiliteitsagenda waarbij het gerenoveerde Wilhelminahofcomplex daarbinnen een gastvrije groene schakel kan zijn.
In het huidige plan Rijnhaven is onvoldoende rekening gehouden met de kwaliteit en de veiligheidsaspecten behorend bij het huidige en toekomstige gebruik van het Wilhelminahofcomplex.
Wij onderkennen dat we in een vroeg stadium dit bezwaar aantekenen doch het gebruik van het Wilhelminacomplex kan worden aangetast bij voorzetting van de huidige plannen met betrekking tot de Rijnhaven. Wij zijn graag bereid dit bezwaar verder toe te lichten en zien uw reactie tegemoet met een herstel van de zichtlijn en rekening houdend met de veiligheidsaspecten van het gebruik.

Daarentegen zullen wij zoals ambtelijk is afgesproken een verdere invulling geven aan het opstellen van een integraal Voorlopig Ontwerp voor de buitenruimte van het Wilhelminahofcomplex voor een toekomstbestendige fraaie afronding in samenhang met de laatst te bebouwen kavel.

Hoogachtend,
i.k. [illegible] de namens de Rijksbouwmeester

Projectdirecteur

Gemeente Rotterdam

Bezoekadres: Wilhelminakade 179
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
Inlichtingen: [redacted]
Telefoon: [redacted]

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: AS20/16348-21/0004609
Uw kenmerk: 22447
Aantal bijlagen: -

Betreft: Beantwoording brief inzake Wilhelmina hofcomplex
Datum: 15 maart 2021

Retouradres: Postbus 10902, 3004 BC Rotterdam

Rijksvastgoedbedrijf

[redacted]

Postbus 16700
2500 BS Den Haag

Geachte heer [redacted]

Het College van B en W heeft uw brief dd. 24 december voor inhoudelijke behandeling aan Stadsontwikkeling doorgeleid. In deze brief vindt u onze reactie.

In uw brief maakt u ons namens het Rijksvastgoedbedrijf en de diverse, ambtelijke, gebruikers van het Wilhelminacomplex, uw bezwaren kenbaar tegen het door de gemeenteraad vastgestelde masterplan. Volledigheidshalve noem ik u nog wel dat de vaststelling van het Masterplan geen voor bezwaar of beroep vatbaar besluit zoals dat bij een bestemmingsplan van toepassing is. Graag reageer ik op uw inhoudelijke punten.

Wij zijn content dat het RVB investeert in haar strategische vastgoed van het Wilhelminacomplex. In de fase van de planontwikkeling waarin zoals u aanhaalt de RVB en gemeente prettig hebben samengewerkt, zijn uitgangspunten tot stand gekomen waarmee bereikt wordt dat het complex zich functioneel en ruimtelijk meer opent richting de omgeving onder andere door te streven naar een goede doorwaadbaarheid. De vergroening van de binnenhof kan een prettige verblijfsplek worden voor de kantoorgebruikers en publiek uit de omgeving of bewoners uit de toekomstige Veemtoren. Wat deze toekomstige toren betreft vul ik uw brief graag aan dat de ontwikkeling ervan niet alleen een wens en belang van de gemeente is maar grotendeels ook uw grondpositie betreft en dat het realiseren van (ook) een woonprogramma daarin aansluit bij uw doelstelling om tot een gemengd blok te komen. Zoals u in uw brief ook aangeeft zijn gemeente en RVB op constructieve wijze in overleg om tot gezamenlijke uitgangspunten te komen voor deze ontwikkeling waarbij het vinden van een oplossing voor de bestaande parkeergarage een belangrijke factor is. Wij zijn content te vernemen dat u inmiddels stappen heeft gezet richting aantrekken ontwerpbureaus voor het ontwerpen van de 'kunsttrap' en de buitenruimte.
Allesoverziende ontwikkelt uw vastgoed zich tot een modern gemengd stedelijk blok van kantoren met straks ook een woontoren, waarmee uw vastgoed de Kop van Zuid nog langjarig 'kracht zal blijven bij zetten' zoals het dat ook in de jaren '90 al deed zoals u terecht beschrijft.

Wat betreft de Rijnhaven doet het mij deugd dat ook u onderschrijft dat Rotterdam met het masterplan een ambitieus plan heeft gepresenteerd dat een verrijking voor de stad kan gaan worden. De strategische ligging van het gebied maakt het zeer geschikt om een significant aantal woningen aan de stad toe te voegen in de nabijheid van 2 goede OV-aansluitingen, de stadsas Posthumalaan 'af te maken' en om een 18 hectare groot park inclusief water te maken voor de omgeving en de rest van Rotterdam. Wij zijn ervan overtuigd dat met deze ontwikkeling Rotterdam definitief over een centrum op 2 oevers beschikt.

In het masterplan Rijnhaven zijn diverse ruimtelijke, functionele en programmatische uitgangspunten verwerkt die noodzakelijk zijn om tot een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling te komen. Zo zijn de beide entreepleinen (naast Luxor en bij station Rijnhaven) in ruimtelijk opzicht cruciaal om het park en het water visueel met de Posthumalaan en achterliggend gebied verbonden te houden; deze zichtlijnen hebben voor de gemeente prioriteit. In de opbouw van de blokken is vervolgens een strategie gekozen waarin de torens verspringend zijn geplaatst waardoor, eenmaal boven de Rotterdamse laag gekomen, er doorkijken over de blokken naar de haven blijven. Toekomstige bewoners van de Veemtoren bijvoorbeeld kijken over de Rijnhavenblokken en tussen de torens, naar het water.
Wij hebben begrip voor uw teleurstelling dat er geen mogelijkheid is om de zichtlijn vanuit het bedrijfsrestaurant en de semi-openbare binnenhof in stand te houden. Echter afgezet tegen het belang van de ontwikkeling van de Rijnhaven kan de gemeente deze zichtlijn geen prioriteit geven.
Naar onze overtuiging is de kwaliteitsslag die RVB nu met het Wilhelminacomplex maakt onverminderd een succes. Graag noem ik u ook nog dat door de komst van het park en de bebouwing met horeca en overige publieksfuncties, er nog meer mogelijkheden voor korte en lange wandelingen van alle gebruikers in het gebied komen, waaronder de kantoorgebruikers van uw complex.

Het tweede bezwaar bij de woningbouw (ter hoogte van uw complex) dat u beschrijft betreft de nabijheid van het Openbaar Ministerie en de extra beveiligde rechtszaal. U voorziet problemen t.a.v. de veiligheid en de bedrijfsvoering. In uw brief uit 2018 (bijlage bij uw brief van 24 december jl.) beschrijft u dat deze functies enerzijds bepaalde eisen stellen aan de bereikbaarheid van transporten naar de entrees en anderzijds dat deze functies zelf de omgeving kwetsbaar maken omdat bijvoorbeeld terreuraanslagen op het gebouw niet uitgesloten kunnen worden.
Ten aanzien van de woningbouw herkennen wij uw zorg, en is dit onderwerp van gesprek bij de ontwikkeling van de Veemtoren. In dat kader hebben we gezamenlijk besloten, het RVB de haalbaarheidsstudie Veemtoren laten opstellen vanwege jullie kennis van het complex en deze problematiek.
Over het aspect van de bereikbaarheid zijn in het kader van het inrichtingsplan Tramkeerlus Veemstraat reeds afspraken gemaakt. In de plannen voor de Rijnhaven wordt dit inrichtingsplan overgenomen waarmee inhoudelijk aan uw zorg tegemoet is gekomen en in elk geval staat dit los van het masterplan Rijnhaven. Over het aspect van het potentiële veiligheidsrisico gaan wij graag nader met u in overleg over de wijze waarop - en de maatregelen waarmee - dit risico beperkt kan worden.

Ten slotte wil ik u danken voor uw brief waaruit uw grote betrokkenheid met uw vastgoed en het gebied blijkt en waaruit ik opmaak dat ook het RVB zich voor een hoge kwaliteit van dit gemaakt hard maakt. Ik realiseer mij dat mij brief niet op al uw bezwaren het gewenste antwoord geeft. Graag gaan wij met u in gesprek over de specifieke situatie van veiligheid aan de Posthumalaanzijde en zoals u aangeeft over het formuleren van gezamenlijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Veemtoren en over de inrichting van de buitenruimte rond uw complex.

Met vriendelijke groeten

Gebiedsontwikkelaar Feijenoord

Directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplan
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Betreft: Zienswijze op Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven
(NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01)

Rotterdam, 10 mei 2022

Geachte heer/mevrouw,

Stichting Wereldhavenfestival Rotterdam organiseert jaarlijks het driedaags evenement de Wereldhavendagen. Dit iconische evenement wordt onder de maritieme noemer georganiseerd. De zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven is de aanleiding van dit schrijven vanuit de stichting.

De Rijnhaven is in afgelopen jaren een uitgebreid onderdeel van de Wereldhavendagen geweest. We zien dan ook veel toekomst in het Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, waar we een uitgesproken ambitie lezen voor meer evenementen in de Rijnhaven. Hiervan zien we echter niets terug in de hoeveelheid toegestane evenementen en evenementdagen voor het gebied Feijenoord. Als er een sterke wens is voor meer evenementen, dient dit ook zichtbaar te worden gemaakt door het ophogen van het totale aantal aan evenementen en evenementdagen.

Als hét maritieme evenement van de stad, hebben wij ook ambities om te groeien in activiteiten en omvang. Deze groei komt deels overeen met de wensen en ambities uit het ontwerpbestemmingsplan. Hiervoor dienen echter wel de noodzakelijke extra evenementendagen in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Het is anders onmogelijk om evenementen die horen bij de stad Rotterdam nog verder te laten groeien.

Als er geen ophoging komt in het aantal evenementen en evenementdagen in het gebied Feijenoord ten behoeve van de gewenste evenementen in de Rijnhaven, zal dit ten koste gaan van bestaande programma's in het gehele gebied. Hierbij ook de directe bedreiging voor ons eigen evenement, dat nu is opgenomen in het bestaande maximum aantal evenementen en evenementdagen in het gebied Feijenoord.

Ook lezen we de wens voor het creëren van een locatieprofiel(en) voor de wenselijke evenementenlocaties in de Rijnhaven. Graag zien we hier ook een concreet vooruitzicht voor wat er in de Rijnhaven verwacht kan worden in aantallen evenementen en evenementdagen. De aantallen evenementen en evenementdagen in de locatieprofielen mogen niet ten kosten gaan van het aantal evenement(dagen) zoals nu opgenomen in het gebied Feijenoord. Ook dit

Stichting Wereldhavendagen
Postbus 6060
3002AB Rotterdam

+31 (0) 10 252 4949
info@wereldhavendagen.nl
www.wereldhavendagen.nl

Bezoekadres:
Wilhelminakade 909
3072AP Rotterdam

IBAN NL84INGB0675305233
BIC INGNL2A
KVK 41136602
BTW NL 8066.85.992.B01

vormt een directe bedreiging voor bestaande (maritieme)evenementen zoals die van ons.

De op- en afbouwperiode in het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op evenementen in parken en op pleinen. Een deel van de omschreven evenementen-ambities vinden echter plaats op het water of het nieuw aan te leggen strand. Produceren op- en om het water vraagt andere regels en maatregelen dan reguliere producties in parken en op pleinen. Degelijke producties zijn vaak tijdrovend. Derhalve verzoeken wij tot het ophogen van het maximum aantal beschikbare op- en afbouwdagen van evenementen in de categorie Groot en Middel. Hiervoor dienen extra dagen beschikbaar te worden gemaakt, om te kunnen voldoen aan de ambities en bijkomende strenge veiligheidseisen die behoren bij een rpoductie op/aan het water. Als ook om naar de bestaande evenementen ook nieuwe evenementen in de Rijnhaven te ontwikkelen.

Graag worden we betrokken bij de toekomstige ontwikkelingen in de Rijnhaven, om hier vanuit de Maritieme Evenementen in te kunnen adviseren en actief mee te denken.

Met vriendelijke groet,

Directeur Stichting Wereldhavenfestival
[redacted]@wereldhavendagen.nl

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 10/05/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0010866
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 11/05/2022

Stichting Wereldhavendagen
Postbus 6060
3002 AB ROTTERDAM

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 10/05/2022 hebben wij in goede orde op 11/05/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0010866 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

[redacted]

dam

De Gemeenteraad, door tusse
Mevr. Van Bockxmeer
Dir. Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplanne
Postbus 6575, 3002 AN Ro

[redacted]ede namens de bewoners van Wilhelminapier en Katendrecht

[redacted]erdam
[redacted]advancee.nl

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
02 JUNI 2022
ROUTE: KOPIE:

Aan: de gemeenteraad, door tussenkomst
van de directeur van Stadsontwikkeling,
mevr. Van Bockxmeer
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575, 3002 AN Rotterdam.

Rotterdam, 31 mei 2022

Betreft: Zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven en het bijbehorende Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

Geachte mevrouw Van Bockxmeer,

Samen met tientallen bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht wil ik graag bij dezen onze zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven en ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder met u delen.

In deze zienswijze kaarten wij een aantal in onze optiek ernstige problemen aan, die door de realisatie van het ontwerpbestemmingsplan zullen ontstaan en, indien niet opgelost, de kwaliteit en leefbaarheid van ons woongebied sterk zullen aantasten. Wij hopen dat onze belangen zorgvuldiger worden meegewogen en dat onze opmerkingen en suggesties grondig onderzocht worden. Graag zien wij de aanpassingen in het bestemmingsplan tegemoet, die beter recht doen aan de behoeften van de huidige en toekomstige bewoners van het breder Rijnhavengebied en de aangrenzende wijken.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,

[redacted]mede namens de volgende bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht:

[redacted]

Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnhaven' (NL.IMRO.0599.BP1141Rijnhaven-on01) en bijbehorend *Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder* van de bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht

Mei 2022

Inhoudsopgave

Inleiding 2

Samenvatting voornaamste bezwaren 3

1. Transformatie van de plannen: het kind met het badwater weggooien 5

1.1 Waarom moet de Rijnhaven gedempt worden? 5

1.1. Transformatie van de plannen: alsmaar stijgende ambities; wat blijft er nog over van de haven én van de doelen? 6

1.2 Wat blijft er van de haven over? 8

1.3 Beelden zijn misleidend 10

2. Tegenstrijdigheden en knelpunten in het bestemmingsplan 12

2.1 Blindstaren op het plangebied 13

2.2 Verkeersinfarct verkeersas ontoelaatbaar 14

2.3 Verdichting vs. bereikbaarheid: ontsluiting gebied ontoereikend! 14

2.4 De knelpunten gaan verder knellen 15

2.5 Verkeersintensiteit als gevolg van bebouwing Rijnhaven verkeerd ingeschat 16

2.6 Verkeersintensiteit en parkeerbehoefte vs. functiemix en omvang bouw 16

2.7 Beperking autogebruik doet automobiliteitsbehoefte en verkeersintensiteit niet afnemen 18

2.8 Beperking parkeervoorzieningen 18

3. Programmatische invulling 20

3.1 Functiemix: levendigheid versus leefbaarheid 20

3.2 Zorgen om maatschappelijke noodzaak en de uitvoeringskwaliteit van de plannen 21

3.3 Omvang maatschappelijke voorzieningen correspondeert niet met omvang woningbouw 22

4. Omgeving en hinder 23

4.1 Bebouwingsdichtheid vs. veiligheid en klimaatbestendigheid. Buitendijks gebied risicovol. 23

4.2 Aantasting fundering door demping 25

4.3 Effecten hoogbouw op de bodembeweging 25

4.4 Klimaatbestendigheid en hitte 26

4.5 Geluidhinder: hogere waarden bezwaarlijk 27

4.6 Strandfunctie en hinder door omgevingsfactoren en gebruikers 30

4.7 Waterkwaliteit en riolering 30

4.8 Onderhoud en handhaving overlast strand en park: ervaringen van het Nesselander strand31
4.9 Bouwhoogtes, windoverlast en bezonning van nieuwe en bestaande gebouwen 31
4.10 Luchtkwaliteit 34
5. Suggesties en eisen 34
6. Onvrede over het proces 35

Inleiding

Ambitieuze plannen zijn indrukwekkend. Nog indrukwekkender zijn goed doordachte plannen. Een stad die gewaagde projecten onderneemt, is leuk, maar de stad die voor haar burgers zorgt en er alles aan doet om het wonen daadwerkelijk prettig, comfortabel en betaalbaar te houden, is veel leuker.

De plannen rondom de Rijnhaven hebben afgelopen jaren dezelfde transformatie ondergaan als veel andere prestigeprojecten in de stad. Het ambitieniveau is enorm gestegen, de bouwvolumes worden alsmaar naar boven bijgesteld, maar de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende doelstellingen en functies – en vooral de uiteindelijke leefbaarheid en betaalbaarheid voor de bewoners – raken uit het zicht.

Om de ontwikkelaars van de plannen te helpen, willen wij, de bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht, graag op een aantal inconsistenties in het *Ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven* en het *Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder* wijzen en suggesties maken voor het oplossen van de geconstateerde problemen. Indien niet opgelost, zullen deze inconsistenties naar ons idee tot zeer ernstige problemen en aantasting van het woon – en leefklimaat in de Rijnhaven, op de Wilhelminapier en Katendrecht – en daarbuiten - leiden. Daarnaast willen wij onze zorgen delen met betrekking tot de daadwerkelijke invulling van de plannen in de praktijk: de teleurstellende ervaringen van afgelopen jaren stemmen ons niet positief.

Ter afsluiting willen wij graag onze onvrede uiten over het besluitvormingsproces, in het bijzonder over de timing en uitholling van de inspraak en democratische besluitvorming. De demping van de Rijnhaven is al in volle gang en gaat veel verder dan is toegestaan door het vigerende bestemmingsplan, wat onbegrijpelijk is, aangezien het nieuwe bestemmingsplan nu slechts in de zienswijzenfase is. Door de plannen nu al in uitvoering te brengen, geeft het college een duidelijk signaal af dat de demping van de Rijnhaven al een besloten zaak is en de burgerparticipatie er eigenlijk niet toe doet. Dat is cynisch en in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Ondanks deze weinig uitnodigende houding van het stadsbestuur willen wij graag blijven meedenken over de betere toekomst van ons woongebied. Hieronder volgt onze analyse, waarin wij een aantal in het oog springende elementen toelichten.

Graag willen wij appel doen op het empathisch vermogen van de planontwikkelaars. De oproep is om niet alleen vanuit de wet- en regelgeving te denken, maar zich vooral in de positie van de omwonenden en de toekomstige bewoners van de gedempte Rijnhaven te verplaatsen. Hoe voelt het straks als je met je gezin in dit 'bruisend centrumstedelijk gebied' komt wonen, maar jij of je partner geen parkeerplek

kan krijgen, terwijl twee auto's dringend nodig zijn om jullie ingewikkelde dagelijkse logistiek mogelijk te maken, met de zorg voor jonge kinderen, mantelzorg voor hulpbehoevende ouderen en al het reizen naar opdrachtgevers en cliënten binnen en buiten de stad? Hoe is het om soms drie kwartier in de file vóór je huis te staan en er niet ín en niet úit te kunnen omdat de enige toegangsweg aan een chronisch verkeersinfarct leidt? Hoe is het om altijd met ramen dicht te leven omdat de geluidsoverlast en lucht-verontreiniging te erg zijn? Hoe is het om als kind of bejaarde hier te wonen, als jij je voor je schooltje of zorgverlener naar een andere wijk moet begeven? Hoe is het om naast een uitgangsgebied te wonen, waar het dag en nacht van mensen wemelt, waar dronken uitgaanspubliek de nachtrust verstoort en bergen zwerfafval achterlaat? Wat hebben jij en je kinderen aan een strand en park, als het door al die rondslingerende troep lastig wordt om een schoon plekje te vinden? Hou je dit nog lang vol?

Dit zijn de vragen waarom een goede ruimtelijke ordening moet inspelen. Pas als het gebied duurzaam leefbaar en functioneel is voor iedereen, is het bestemmingsplan in orde. Dat is nu naar ons idee nog lang niet het geval en daarom willen wij graag dat de plannen beter doordacht worden. De plannen zien er nu vooral aantrekkelijk uit voor de buitenstaanders, maar voor mensen zoals wij, die langer in dit gebied wonen en al de bovengenoemde knelpunten dagelijks ervaren, is het beeld heel anders. Graag willen wij voorkomen dat nóg meer mensen dezelfde pijnlijke ervaringen moeten opdoen én dat onze problemen verergeren.

Samenvatting voornaamste bezwaren

Het groter Rijnhavengebied – niet alleen de gedempte Rijnhaven zelf, maar ook de schiereilanden Wilhelminapier en Katendrecht – moet een duurzaam leefbaar gebied worden en blijven. Daarvoor moeten verschillende (tegenstrijdige) aspecten in het bestemmingsplan beter worden doordacht en zorgvuldigere afwegingen worden gemaakt. De volgende punten in het bestemmingsplangeven baren ons zorgen:

1. Door de transformatie van de plannen zijn de oorspronkelijke doelen uit het oog verloren: het kind wordt met het badwater weggegooid.
2. De gemeente is met al haar dempingswoede de maritieme geschiedenis van Rotterdam aan het elimineren. Haven na haven wordt gedempt. Het open en ruimtelijk karakter van de haven verdwijnt door een te omvangrijke demping en bebouwing met drijvende constructies.
3. De beelden en vooruitzichten, die de burgers worden voorgehouden in de plannen, zijn misleidend en onrealistisch.
4. Bij het ontwikkelen van de plannen wordt blindgestaard op het plangebied. Er wordt geen rekening gehouden met de ontwikkelingen elders in de stad (zoals verkeersstromen door diverse grote projecten en verkeersbeperkingen elders) en met de ontwikkelingen in de aangrenzende gebieden.
5. Door de versnippering de plangebieden die gebeurt door de bestemmingsplannen voor de Rijnhaven, Wilhelminapier en Katendrecht los van elkaar vast te stellen, blijven de overkoepelende problemen buiten beeld en worden de negatieve ruimtelijke effecten onterecht gemarginaliseerd/ onderschat.

6. Het plangebied ligt aan een van de voornaamste verkeersassen en de meest gebruikte en drukke verbindingen tussen noord en zuid. Het bestempelen van de Posthumalaan als 'stadsboulevard met minder doorgaand verkeer' is onbegrijpelijk, aangezien daardoor het verkeer op de verkeersas gestremd wordt.
7. Het ambitieuze bouwprogramma én grotere bezoekersstromen in de gedempte Rijnhaven en daaromheen zullen onvermijdelijk de verkeersdrukte vergroten. Er bestaat een reële kans op het verkeersinfarct op en nabij de Posthumalaan, op het Wilhelminaplein en Laan op Zuid als gevolgen daarvan in combinatie met de reguliere verkeersdrukte en veranderende en grotere verkeersstromen door gedeeltelijke afsluiting van de Maastunnel voor hoog en zwaar vervoer (touringcars en vrachtwagens) en de grote ontwikkelingen in het Hart van Zuid en Feyenoord XL.
8. De ontsluiting van het gebied is ontoereikend, en vooral voor de schiereilanden Wilhelminapier en Katendrecht, met in de toekomst meer dan 10.000 bewoners, kunnen verkeersblokkades ronduit gevaarlijk zijn. Zonder betere ontsluiting van die gebieden mogen de plannen geen doorgang vinden.
9. Verkeersintensiteit en de mobiliteits- en parkeerbehoeften zijn verkeerd ingeschat en zijn niet in verhouding tot de beoogde functiemix en omvang bouw.
10. De programmatische invulling is niet per se een verbetering voor het gebied. Voor de woningbouw en groen is de maatschappelijke behoefte aanwezig (al zijn de samenstelling en de prijs-kwaliteitsverhouding van woningvoorraad een zorgpunt), maar de overige functies, waaronder meer horeca en evenementenwezen moeten beter doordacht worden. De levendigheid in een te druk bebouwd gebied moet beter afgewogen worden tegen leefbaarheid en woongenot.
11. We maken ons zorgen over de maatschappelijke noodzaak en de kwaliteit van de uitvoering plannen. De hoge kosten van de demping en ontwikkelingen zullen naar verwachting leiden tot de versombering en kwaliteitsverlies van de uiteindelijke vormgeving.
12. De omvang van de sociale en maatschappelijke voorzieningen in het gebied correspondeert niet met omvang woningbouw. Dat betekent verhoogde druk op de voorzieningen in de nabijgelegen wijken en beperkte leefbaarheid en duurzaamheid van Rijnhaven als woongebied voor alle generaties.
13. De hoge dichtheid van de bebouwing staat haaks op de veiligheid en klimaatbestendigheid van de wijk. Buitendijks gebied is een risicogebied, met verhoogde kans op maatschappelijke ontwrichting en persoonlijke en materiele schade. De onveiligheid van tienduizenden bewoners en bezoekers door zeer slechte ontsluiting van het gebied is zeer zorgelijk.
14. De klimaatbestendigheid van de Rijnhaven staat onder druk door het verkleinen van het wateroppervlak (en daarmee de nodige verkoeling) en de bouwdichtheid en -hoogheid, waardoor de hittestress in het gebied zal toenemen.
15. De demping zal de fundering van de omliggende (vooroorlogse) gebouwen aantasten. Daarnaast zal de beoogde hoogbouw veel hogere druk uitoefenen op de bodem en waarschijnlijk versterkte en verlengde fundering (langere heipalen) vergen. De met de hoogbouw gepaarde druk zal doorwerken op de bodem en bebouwing in de nabijgelegen gebieden. Verder is er is landelijk nog onvoldoende ervaring met de exploitatie van dergelijke hoogbouw op langere palen in buitendijkse gebieden. Al deze punten vereisen nader onderzoek en maatregelen voorafgaand aan de demping om de bestaande en toekomstige gebouwen veilig te stellen.

16. De geluidhinder is al extreem hoog in het gebied en zal verder enorm toenemen door de intensiteit en de hoogte van de bebouwing, verkeer, functiemix en toenemend aantal bezoekers. In plaats van oplossingen voor het gebied zien wij dat de hogere waarden juist gelegitimeerd worden door het besluit hogere waarden Wet geluidhinder. Dat is onacceptabel: de situatie voor de zittende en toekomstige bewoners zal zeer ongezond zijn.
17. De strandfunctie is interessant, maar is moeizaam in relatie tot de omgevingshinder (wind en getijden) en gaat gepaard met hinder voor omwonenden door de diverse functies die mogelijk worden gemaakt in het gebied (horeca, evenementen) en gebruikers, zoals herrie en zwerfafval.
18. De strandfunctie is alleen wenselijk als de waterkwaliteit het zwemmen toelaat. De waterkwaliteit is te slecht en met de (open) riolering van de drijvende bebouwing en de vervuiling van door de rivier- en cruisevaart is het onrealistisch om de verbetering te verwachten.
19. De beoogde bouwhoogtes zijn onvoldoende doordacht in relatie tot windoverlast voor en bezonning van nieuwe en bestaande gebouwen.
20. De luchtkwaliteit in het gebied is al slecht en zal verder verslechten als gevolg van de intensieve bouw, het verkeer en het gebruik van het gebied.

Onze suggesties en dringende verzoeken worden in paragraaf 5 'Suggesties en eisen' weergegeven.

1. Transformatie van de plannen: het kind met het badwater weggooien

1.1 Waarom moet de Rijnhaven gedempt worden?

Voordat het bestemmingsplan inhoudelijk beoordeeld kan worden, is het belangrijk om stil te staan bij de oorspronkelijke doelen die met het plan gediend zouden moeten worden. Daarvoor gaan wij 13 jaar terug in de tijd. In de *Eerste herziening bestemmingsplan Kop van Zuid/ deelgebieden Zuidkade en Wilhelminapier* uit 2009 was de volgende passage opgenomen:

> *"**Indien alle bij het programma van de Wilhelminapier behorende parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd op de Pier zelf**, zou er een **bereikbaarheidsprobleem** ontstaan omdat het **Wilhelminaplein het verkeer niet meer zou kunnen verwerken**. De verkeersproductie wordt **immers** grotendeels bepaald door het aantal parkeerplaatsen op de pier omdat er maar **één aansluiting is op het stedelijk wegennet.** Om de bereikbaarheid van het gebied te kunnen garanderen is het **noodzakelijk een deel van de parkeerplaatsen – en daarmee een deel van de verkeersproductie – te verplaatsen naar een andere locatie**. Deze locatie dient zich op loopafstand van de pier (en het programma) te bevinden. **Langs de Posthumalaan is de Rijnhaven-parkeergarage voorzien.** Hier kan **een deel van het vereiste aantal parkeerplaatsen voor het programma van de Wilhelminapier worden ingevuld.**"* (par. 4.3).

De demping zou dus noodzakelijk zijn voor het oplossen van de al 15 jaar geleden geconstateerde problemen van parkeerplaatsentekort, bereikbaarheid en verkeersopstoppingen, die intussen alleen maar erger zijn geworden, enerzijds door de steeds ambitieuzer bouwplannen op de Wilhelminapier en anderzijds door de toegenomen bekendheid en populariteit van het gebied onder toeristen en bezoekers.



De garage onder de (verbrede) kade, zoals getekend op de afbeelding hiernaast, zou voorzien zowel in de broodnodige parkeerplaatsen voor de talloze bezoekers van deze 'woonkamer' van het centrum, als in een aanvullende ontsluiting voor het verkeer vanuit de Wilhelminapier in de vorm van een ondergrondse 'bypass' tussen de Rijnhavengarage en de garage(s) onder de te realiseren bebouwing aan de zuidzijde van de Wilhelminapier.

Om de benodigde (tot 1200) parkeerplekken ten behoeve van de Wilhelminapier te herbergen, zou de kade volgens de *Eerste herziening* eventueel uitgebreid kunnen worden tot maximaal 100 meter in westelijke richting (Rijnhaven), gerekend vanuit de huidige kade langs de Posthumalaan. Bebouwing op de kade zou beperkt moeten blijven tot de entreegebouwtjes en andere aan de parkeergarage gerelateerde bouwwerken om het zicht op de Rijnhaven vanaf de Posthumalaan zo veel mogelijk vrij te laten. Op de uitgebouwde kade zou een openbaar toegankelijke parkstrook worden aangelegd.

1.1. Transformatie van de plannen: alsmaar stijgende ambities; wat blijft er nog over van de haven én van de doelen?

Wat ooit begon als een zoektocht naar een structurele ondergrondse oplossing voor de beperkte ontsluiting en het chronische parkeerplaatstekort alsmede de verkeersopstoppingen op de Wilhelminapier, is in 10 jaar uitgegroeid tot een plan van ongekende ambities... met nóg beperkter verkeersdoorstroommogelijkheden en parkeermogelijkheden... Met het badwater is het kind weggegooid.

Hoe heeft die transformatie plaats kunnen vinden? Begin jaren 2010 werd op het gemeentelijke en landelijke niveau gespeeld met het idee om de Wereld Expo naar Rotterdam-Rijnmond te halen. In de

Rijnhaven zou dan een heel drijvend expo-terrein komen van wereldallure, met veel cutting-edge drijvende architectuur. In de *Structuurvisie Stadshavens* uit 2011 was de Rijnhaven aangewezen als "zoeklocatie drijvend bouwen".

Het college startte eind 2011 een internationale uitvraag[1] ten behoeve van een concessieverlening voor de Rijnhaven. Marktpartijen werden gevraagd om een visie in te dienen op *"een transformatie van het voormalige commerciële havenbekken naar een levendige stadshaven"*. De ontwikkeling moest *"een internationaal aansprekend voorbeeld zijn voor de innovatieve ontwikkeling van een duurzame metropolitane delta, de leefkwaliteit in de omliggende wijken verbeteren en de aantrekkingskracht van het Rotterdamse waterfront vergroten"*. In concreto ging het om "het creëren van een multifunctioneel dynamisch drijvend programma op een **waterkavel ter grootte van circa 3ha** met een icoonwerking en internationale uitstraling, zodat een aantrekkende werking op eindgebruikers (bewoners, potentiële bewoners, toeristen, recreanten, bedrijven en evenementen) wordt gegenereerd". De uitvraag in 2013 werd tevens gebruikt om **tot een definitieve parkeeroplossing voor de Wilhelminapier te komen. In de visiefase werd de marktpartijen gevraagd hun visie te geven op de realisatie van 400 tot 1000 parkeerplaatsen in het gebied t.b.v. de Wilhelminapier**. De kades waren geen onderdeel van de uitvraag, met uitzondering van de Tillemakade en de aanliggende Posthumalaan tot aan de bebouwingsrand.

So far, so good: het oorspronkelijke doel – de parkeeroplossingen en ontsluiting voor de Wilhelminapier en enkele drijvende (dat wil zeggen: verplaatsbare) hoogstandjes van ca. 10,7% van het wateroppervlak – is nog in zicht.

De uitvraag heeft echter niet geleid tot een sluitende businesscase en een concessieovereenkomst, mede doordat het kabinet in 2016 een streep zette door de mooie Wereld Expo-plannen. De bouw van de parkeervoorzieningen en een aanvullende ontsluiting van de Wilhelminapier bleef uit, de chronische parkeerproblemen op de Wilhelminapier en de Posthumalaan zijn intussen alleen maar verergerd, maar de ambities voor meer bouw in de Rijnhaven werden aangewakkerd. De ruimte die het vorige bestemmingsplan bood voor drijvend bouwen bleek ontoereikend om al die ambities te realiseren, dus moest de haven worden gedempt.

In 2018 is het *Ambitiedocument Visie Rijnhaven* ontwikkeld, waarin de demping van ca. 25% van de haven werd voorzien ten behoeve van de bouw van **800 tot 1500 woningen** en het aanleggen van een **stadspark van ca. 6 ha.** Bij de uitwerking van het ambitiedocument in *Masterplan Rijnhaven* stegen de aantallen al fors: er werd gesproken van **2000-2500 woningen** en een **recreatiezone met een park en strand van 18 ha.** Van parkeerplaatsen ten behoeve van de Wilhelminapier en een extra ontsluiting vanuit de Wilhelminapier wordt geen woord meer gerept.

Nu, **anno 2022** omvatten de plannen **het dempen van ca 35-40% van de haven** en een **bouwprogramma van in totaal 350.000 m2 bvo** (excl. parkeren), inclusief **2.500-3.000 woningen,** aangevuld met **kantoren, bedrijfsruimtes, maatschappelijke en commerciële voorzieningen** (horeca, winkels, en vrijetijdsvoorzieningen), een **park van 18 ha *inclusief*** het strand, het water en **veel drijvende constructies** in het niet gedempte deel. Daarmee is de dempingsgrens enigszins verwaterd: welk deel van 'het park' ligt nu eigenlijk op het gedempte deel?

[1] Raadsbrief dd. 16 mei 2013 betreffende Aanbesteding Rijnhaven

Niet alleen komt het onderwerp van de parkeer- en bereikbaarheidsproblemen op de Wilhelminapier (en intussen ook Katendrecht) niet meer ter sprake, maar er wordt uitgegaan van een autoluwe Posthumalaan (waardoor de bereikbaarheid van de Wilhelminapier en Katendrecht beperkter wordt), en er wordt de ontwikkelaars juist een mogelijkheid geboden om vrijstelling van minimaal 30% tot maximaal 80% van de parkeereis te krijgen.

Kortom, in het afgelopen decennium hebben de plannen een opmerkelijke metamorfose ondergaan: van een kleinschalige demping van ca. 3 ha haven ten behoeve van een parkeervoorziening en ontsluiting van de Wilhelminapier, met een park en een open uitzicht vanaf de Posthumalaan, tot een gedempt gebied van 6 ha, buitengewoon intensief bebouwd, waarin het autoverkeer en parkeren tot het minimum worden gereduceerd en ontoereikend voor de bewoners van de te bouwen Rijnhavenopbouw zelf zullen zijn, en ook de bewoners en gebruikers van de aangrenzende gebieden geen soelaas zullen bieden. Van een aanvullende ontsluiting en parkeervoorzieningen ten behoeve van de Wilhelminapier wordt geen woord meer gerept.

Voor de bewoners van de Wilhelminapier is deze blindheid voor hun belangen en behoeften onbegrijpelijk en onacceptabel. De parkeerbalans was in 2009 al negatief en de bereikbaarheid was toen al een issue, maar sindsdien zijn de problemen alleen maar erger geworden. In de komende jaren zal de problematiek alleen maar groeien, aangezien het bouwprogramma voor de pier voor dezelfde tijdspanne op alle punten is opgekrikt (van 1575 naar 2300 woningen, van ca. 550.000 m2 gbo naar de waanzinnige 800.000 m2 gbo in totaal).

Ondanks het gebruik van gedeeld en openbaar vervoer, waar de gemeente in haar planontwikkeling zoveel op inzet, blijven de problemen alsmaar verergeren. De Wilhelminapier raakt vol, onder- en bovengronds, op de rijweg en op de stoep. **De behoefte aan een extra ontsluiting én (ondergrondse) parkeerplaatsen is hoger dan ooit en zal met de ontwikkeling van de Rijnhaven tot een regionale en misschien zelfs (inter)nationale trekpleister alleen maar sterker worden. Het is onbegrijpelijk dat de laatste oplossingsmogelijkheid – een letterlijke en figuurlijke uitweg naar de Rijnhaven – juist nu uit de plannen verdwijnt.**

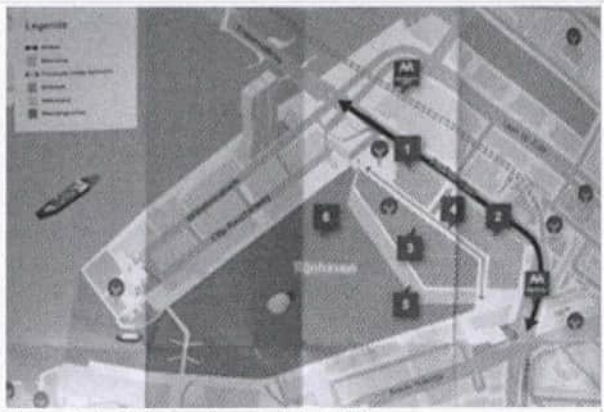
1.2 Wat blijft er van de haven over?

De gemeente is met al haar dempingswoede de maritieme geschiedenis van Rotterdam aan het elimineren. Haven na haven wordt gedempt. Als wij nu lezen dat officieel één derde van de haven gedempt wordt (maar volgens onze berekeningen wordt het bijna 40% van het wateroppervlak tussen de Tillemakade en de Rijnhavenbrug die visueel de haven afbakent), schrikken we echt. Een aantrekkelijk, groot lichaam water wordt gedempt tot een kleine plas. Zonde!

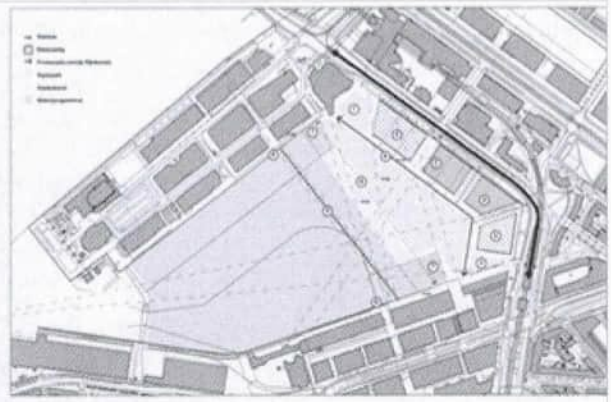
De ontwerpschetsen in het Master- en bestemmingsplan geven naar ons idee een vertekend beeld. Ze wekken de indruk dat dezelfde ruimtelijkheid blijft bestaan, maar met de geplande demping van het breedste deel van de haven en de bedekking van het wateroppervlak met drijvende constructies is dit simpelweg onmogelijk. Anders dan de impressies doen geloven, zien wij nu op basis van de daadwerkelijke dempingswerkzaamheden, die nu gaande zijn, dat het dempingsgebied veel groter is en dat het overblijvende wateroppervlak schrijnend klein wordt. Daarmee gaat het open en weidse karakter van de

haven verloren. De omgeving zal totaal veranderen. Van een grote open ruimte wordt de Rijnhaven een zoveelste centrumhaventje, zoals de Wijnhaven of de St. Jobshaven.

Het viel ons overigens al op dat er momenteel ver buiten de in 2018 aangegeven grenzen zand wordt gestort, eigenlijk ter hoogte van de Boston-toren op de Wilhelminapier en het Codrico-terrein op Katendrecht. Volgens het plan hieronder (Figuur 1), dat in 2018 aan ons ter inspraak is voorgelegd, zou een groter wateroppervlak open blijven en zouden zowel het Nieuwe Luxor Theater als The Bay House nog aan het water liggen en per water(taxi) bereikbaar zijn. Het strand zou tot halverwege The Sax op de Wilhelminapier en The Bay House op Katendrecht reiken, maar de rest zou open water blijven.



Figuur 1: beelden ter inspraak in 2018



Figuur 2: uitwerking plannen 2020

In het *Ambitiedocument* (zie Figuur 2) wordt de dempingslijn al veel dieper in de haven gelegd, maar nog steeds als een optie, geen harde grens. Nu (in 2022) lijkt men nóg verder te gaan, en dat vinden wij onacceptabel. Dat de lijn het uiteinde van het onderwatertalud aangeeft, maakt dat niet anders: de haven wordt veel verder gedempt dan ooit is besproken.

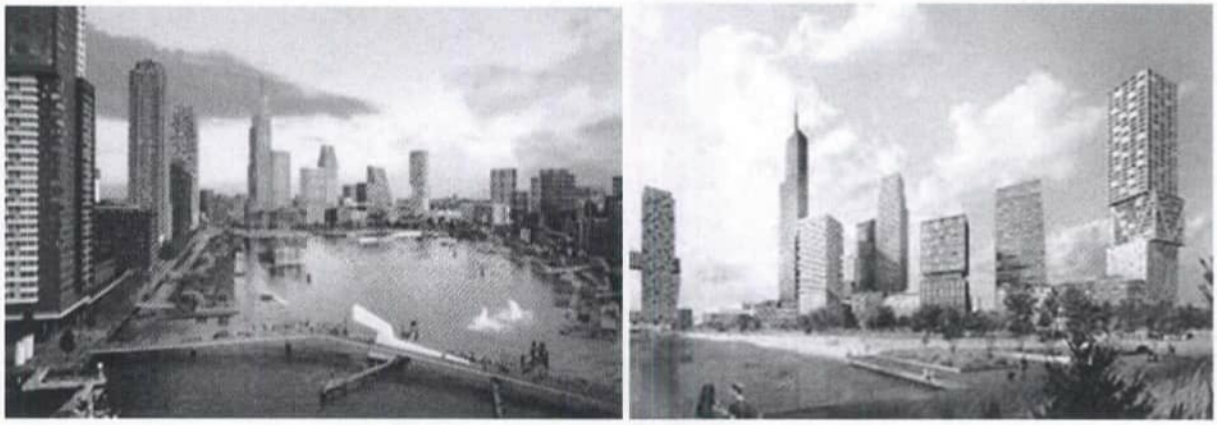
Velen van ons hebben bewust voor het wonen aan het water gekozen. De ruimtelijkheid, rust en kalme beweeglijkheid van het water is wat wonen aan de Rijnhaven nu zo aantrekkelijk maakt – het is al wonen in een stuk natuur. Straks als het open water verdwenen is, komen wij, de huidige bewoners, bedrogen uit. Na jarenlang uitzicht op een bouwput en het restant van het ooit zo levendige watervlak als enig rustpunt, zal het ons niet verbazen als veel bewoners zullen verhuizen en er sprake zal zijn en waardedaling van de bestaande woningen (mede door de knelpunten die hieronder zullen worden besproken).

Ook voor de kopers van The Bay House, die hun woningen aanschaften met de belofte van een open uitzicht en een prachtige ligging aan het water (en die nog steeds gelokt worden met de prachtige foto's van de weidse Rijnhaven op de website), wordt het een teleurstelling. Waar bij de plannen uit 2018 er nog een inhammetje werd voorzien voor het aanmeren bij The Bay House en het belendend MGallery hotel, loopt de dempingslijn nu tot aan het Codrico-terrein op Katendrecht. Straks kijkt men hooguit over het drukke en rumoerige strand, maar van luxueus wonen in alle rust aan het water zal geen sprake zijn.

En ook voor de meeste toekomstige kopers van de woningen aan de Posthumalaanzijde zal de belofte van weids water geen werkelijkheid. Vanuit hun perspectief – voor zover zij überhaupt nog zicht op de haven zullen hebben – zal wat nu nog de Rijnhaven is er heel anders uitzien dan hen momenteel wordt voorgehouden. Dit wordt in de volgende paragraaf besproken.

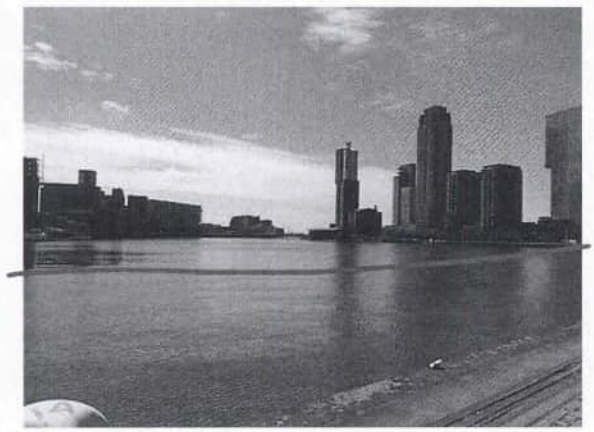
1.3 Beelden zijn misleidend

Mensen zijn gevoelig voor beelden, en daarom vinden wij het heel kwalijk dat de impressies in het Masterplan en in het ontwerpbestemmingsplan (als in Figuur 3) zo misleidend en onrealistisch rooskleurig zijn. Gekozen perspectief en kijkhoogte (vogelvluchtperspectief, hoog in de lucht, of juist een breedhoekcamerabeeld vanaf het water), de onrealistisch uitgerekte perspectieflijnen, de kijklijn richting het wijdere gedeelte van de haven, de verhoudingen tussen de afmetingen van de haven en van de omliggende gebouwen en drijvende constructies die niet corresponderen met de bouwhoogtes en breedtes van de gebouwen in het bestemmingsplan – alles geeft een totaal verkeerde voorstelling van de geplande ontwikkelingen.



Figuur 3: Rijnhaven District, beelden uit het Masterplan en ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven. Op de afbeelding links lijkt het overblijvende deel van de Rijnhaven veel langer en breder te zijn dan het daadwerkelijk wordt. De Rijnhavenbrug op de voorgrond is in de werkelijkheid slechts 160 m lang, de haven ter hoogte van de brug is slechts ca. 100 m breed, terwijl de beelden het heel anders doen vermoeden.

Het daadwerkelijke open wateroppervlak na de demping wordt maar liefst de helft kleiner dan nu afgebeeld, ter hoogte van de Rijnhavenbrug is de haven veel smaller en de omliggende bouw is veel hoger.



De rode lijn op de afbeelding hiernaast geeft aan hoeveel water overblijft vanaf het perspectief van de voetganger op de Tillemakade als de haven 100 vanaf die kade wordt gedempt. De afname van het open wateroppervlak is spectaculair.

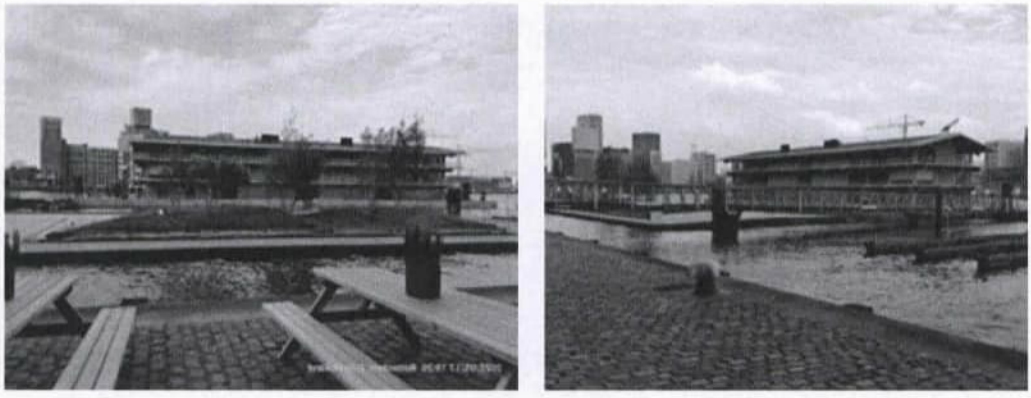
De 'nieuwe' Rijnhaven wordt maximaal 350 m breed aan de strandkant en ca. 100 m breed ter hoogte van de Rijnhavenbrug. Rondom de haven komt een muur aan gebouwen van 10-12 verdiepingen hoog te staan, doorspekt met torens van 200 tot 250m. De hoogte van de hoogste torens en de breedte van de haven

zijn dus vergelijkbaar. Daarmee krijgt de haven visueel dezelfde verhoudingen als de Sint Jobshaven, alleen is de Rijnhaven aan drie langste kanten omringd door hoogbouw.



Figuur 4: De afbeelding links geeft een iets realistischer afbeelding van de afmetingen van de haven in relatie tot de bouwhoogtes, al is de Rijnhavenbrug nog altijd te lang getekend en doet het vogelvluchtperspectief geen recht doet aan de daadwerkelijke beleving van de haven. De foto rechts van de St. Jobshaven kan dienen ter illustratie van hoe benauwd en ingesloten het gezicht vanaf de Zuiderkade richting de smalle kant van de Rijnhaven wordt: veel hoogbouw en een smalle opening bij de Rijnhavenbrug.

Vanaf de omliggende hoge torens oogt de haven straks als een binnenhofvijver, maar hiermee zal het open wateroppervlak tenminste nog enigszins zichtbaar zijn. Vanaf de kades, dus op de voetgangershoogte, is het zicht op het water aanzienlijk beperkter: aan het oog onttrokken door de drijvende parkdelen aan de weerszijden van de haven, waarop straks 'kleine gebouwen en bouwwerken' tot 4 meter boven het parksteigerdek zijn toegestaan, alsook door het FOR-gebouw (3600 m2 vvo), een publiekstrekker van maar liefst 15.000 m2 gbo, en door de verbindingsbruggen tussen deze onderdelen, etc., Straks is er voor een voetganger bijna geen open water meer te zien (zie bijv. Figuur 5). Hoe spraakmakend de architectuur ook wordt, nóg meer beton of hout en glas weegt niet op tegen het verlies van het beweeglijk watervlak dat de haven nu zo vredig en levendig maakt, of van het heerlijke gevoel van ruimte en lucht, dat je er nu kunt ervaren. Landschapsvervuiling en -verrommeling op het water is net zo storend als langs de snelwegen...



Figuur 5: De Rijnhaven vanuit voetgangersperspectief vanaf de kade: slecht zicht op het open wateroppervlak achter de drijvende constructies, de ruimtelijkheid is minder voelbaar.

Ook aan de kant van de Posthumalaan en tussen de bouwblokken zijn de vergezichten straks aanzienlijk minder fraai dan nu voorgespiegeld wordt. Aan de Posthumalaan komt straks aan de meest bezonde zuidwestelijke kant een muur van gebouwen van 40 tot 250 m (10-65 verdiepingen) te staan, waardoor de straat het grootste deel van de dag in de schaduw zit, met als enig zonlicht de weerkaatsingen van de ramen van de gebouwen daartegenover. 'Een terrasje in de zon pakken' zit er niet echt in. De horeca zit straks voornamelijk in de nieuwbouw aan de schaduwkant.



De beelden hiernaast en hieronder, van straten met vergelijkbare verhoudingen tussen de straatbreedte en bouwhoogtes, zoals de Gustav Mahlerlaan op de Amsterdamse Zuidas (Figuur 6Figuur 6, geven een indicatie van de beleving op straatniveau, al zullen de bouwblokken langs de Posthumalaan veel massiever en de torens veel hoger zijn, waardoor het veel donkerder wordt op straat, dan op de foto's is afgebeeld.





Figuur 6: Aanzichten Gustav Mahlerlaan Amsterdam

Kortom, ***anders dan de beelden in het Master- en bestemmingsplan doen geloven, de bebouwing in het gebied is straks veel drukker en beklemmender, waardoor de sfeer van ruimte en rust die nu in de haven heerst, verloren gaat. Ook de aantrekkelijkheid van de Posthumalaan als een prettig slenter- en verblijfsgebied is zwaar overschat. Met het ontwikkelen van de haven... verdwijnt de haven. Met het badwater wordt het kind weggegooid***.

2. Tegenstrijdigheden en knelpunten in het bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkelingen in de Rijnhaven zullen direct het woonklimaat en de kwaliteit van het leven voor ons, de bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht, beïnvloeden. De positieve effecten moeten nog blijken, maar de nadelen en zorgpunten zijn al evident. Op basis van het ontwerpbestemmingsplan kunnen wij in ieder geval de volgende tegenstrijdigheden (in het plan) en knelpunten noemen:

2.1 Blindstaren op het plangebied

Het plan noemt ze wel, maar houdt eigenlijk onvoldoende rekening met de ontwikkelingen – en vooral met de knelpunten – in de aangrenzende gebieden Katendrecht en de Wilhelminapier. Problemen in die gebieden die eigenlijk opgelost hadden moeten worden door het gebruik van de ruimte in de Rijnhaven, zoals de realisatie van de broodnodige aanvullende ontsluiting om bereikbaarheid te verbeteren, de hoge verkeersdrukte en slechte verkeersdoorstroming te verhelpen en het tekort aan parkeerplaatsen, maatschappelijke voorzieningen en groen te compenseren, worden in het bestemmingsplan of helemaal genegeerd óf gemarginaliseerd. Dit terwijl deze problematieken met de jaren alsmaar nijpender worden door de ontwikkelingen op de pier, en door de voorgestelde ontwikkelingen in de Rijnhaven alleen maar verder zullen verergeren. Niet alleen zijn de effecten van de ontwikkeling in de Rijnhaven op het woonklimaat en leefbaarheid op de Wilhelminapier en Katendrecht niet onderzocht, maar ook de invloed van de bouw op die schiereilanden op de verkeersintensiteit, verkeersdoorstroming, parkeerbehoefte, behoefte aan maatschappelijke voorzieningen, etc. in het plangebied Rijnhaven is niet meegerekend, waardoor een realistisch beeld van die wederzijdse invloeden ontbreekt.

De focus enkel op het (kleine) plangebied leidt bij alle bestemmingsplannen die wij voorbij zien komen – Kop van Zuid-Wilhelminapier, Katendrecht en Rijnhaven –structureel tot een onderschatting van de negatieve ruimtelijke effecten van de ontwikkelingen. Dat is niet wonderlijk: de berekende effecten zijn inderdaad kleiner naarmate het onderzoeksgebied kleiner afgebakend wordt. De negatieve effecten per deelgebiedje lijken altijd wel mee te vallen, maar de grote, overkoepelende problemen, zoals beschikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, bereikbaarheid, verkeersintensiteit en parkeerbehoefte, raken uit het zicht. ***Versnippering van de plangebieden is politiek-bestuurlijk wellicht een handige tactiek, maar is misleidend en gevaarlijk: daarmee worden onterecht de grote problemen buiten het beeld gehouden***, die later in de praktijk het leven van de bewoners en bezoekers van die gebieden jarenlang zuur kunnen maken. Voorkomen is beter dan genezen, dus kunnen de problemen beter in de planfase al getackeld worden. De kans dat na de realisatie van alle bouwplannen er nog ruimte en mogelijkheden overblijven om de problemen nog op te lossen, is nihil.

Nu worden de ontwikkelingen in de drie deelgebieden (de gedempte Rijnhaven, Wilhelminapier en Katendrecht) apart getoetst, terwijl de problemen en effecten het hele Rijnhavengebied en de aangrenzende gebieden raken. ***Het totale effect van alle ontwikkelingen in die drie bestemmingsplangebieden zal onderzocht en beoordeeld moeten worden, wil de onderbouwing van de plannen enig realiteitsgehalte hebben.***

Ook wordt in het bestemmingsplan Rijnhaven geen rekening gehouden met de ontwikkelingen elders in de stad die effect hebben op het gebied Wilhelminapier-Rijnhaven-Katendrecht, onder meer in de vorm van grotere verkeersstromen. Het mag niet vergeten worden dat de Posthumalaan en het Wilhelminaplein op een van de belangrijkste verkeersassen van de stad liggen en de kortste en snelste verbinding vormen tussen de twee 'stadscentra': het historische centrum rondom de Coolsingel op de noordelijke oever en het Zuidplein op Rotterdam Zuid. Deze ligging aan de verkeersas en de meest centrale oeververbinding, de Erasmusbrug, betekent hoe dan ook veel verkeer. Daarnaast hebben de verkeersproblemen of -beperkingen op de andere oeververbindingen een direct effect op ons gebied in de vorm van de oplopende drukte op de Erasmusbrug en de Posthumalaan. Die invloeden moeten daarom meegenomen worden in de beoordeling van het bestemmingsplan, maar dat is nu niet het geval.

Een voorbeeld van maatregelen elders in de stad die effect hebben op de verkeerssituatie in het Rijnhavengebied, bestaat in de plannen van de gemeente om het (zware) verkeer via de Maastunnel en 's Gravendijkwal verder te beperken door de doorrijhoogte te verlagen. Door die beperkingen zullen meer vrachtwagens en touringcars over de Erasmusbrug moeten rijden. Het is onrealistisch te denken dat andere oeververbindingen (buiten het stadscentrum, over de ring) een goed alternatief bieden; veel van dat verkeer, vooral touringcars met toeristen, móet door het stadscentrum rijden. De weg via Posthumalaan en de Maashaven is dan doorgaans het snelste en kortste alternatief en zal daarom altijd in trek blijven, ondanks het gemeentelijke 'transitiebeleid' om het aantal autoritten te beperken. Die stromen moeten in de plannen worden meegerekend.

2.2 Verkeersinfarct verkeersas ontoelaatbaar

De centrale ligging schept niet alleen kansen, maar stelt ook eisen aan het faciliteren van verkeer: de nieuwe ontwikkelingen moeten de doorstroming van het verkeer niet blokkeren. In de plannen wordt niet alleen geen rekening gehouden met deze grotere verkeersstromen, maar wordt zelfs gesproken van de ***Posthumalaan als een 'stadsboulevard met minder doorgaand verkeer'. Dit is onrealistisch en onbegrijpelijk.*** De versmalling van de Posthumalaan tot één rijbaan in elke richting betekent een beperkte doorstroming op dit traject, wat in combinatie met alle geplande bouw een **verkeersinfarct op de Posthumalaan, de Wilhelminapier en Katendrecht *en een onhoudbare overbelasting van de Laan op Zuid*** zal teweegbrengen, met alle zeer nadelige gevolgen van dien voor de bereikbaarheid en verkeersdrukte op de Kop van Zuid als geheel.

Het is onrealistisch te denken dat de Laan op Zuid, Veemstraat, Stieltjesweg en Willemsbrug al het verkeer kunnen absorberen dat verlegd wordt door de verkeersbeperkingen op de Posthumalaan en in de Maastunnel. Deze straten worden straks ook meer belast door de ontwikkeling van Feyenoord City/ Feyenoord XL, ongeacht of er nog een derde oeververbinding komt of niet: veel verkeer zal immers door het centrum blijven rijden. Dat betekent dat het verkeer door, in en vanuit het Rijnhavengebied verder klem komt te zitten. De ruimtelijke effecten zijn dus negatief en moeten daarom extra zorgvuldig worden afgewogen en gemotiveerd. Een goede doorrekening van al deze effecten in onderlinge samenhang zien wij niet in de plannen.

Voor de Wilhelminapier is de beperking van de doorstroming over de Posthumalaan extra impactvol doordat veel zwaar verkeer ten behoeve van de afhandeling van cruises na het verdwijnen van de laatste parkeerterreinen op de pier verplaatst wordt naar de Waalhaven. Talloze vrachtwagens en touringcars moeten nu tussen de Waalhaven en de Wilhelminapier pendelen over de Posthumalaan (dat is immers de kortste route). Door de beperkte doorstroming over de Posthumalaan bestaat wordt de uitstroom van het verkeer vanaf de pier verder beperkt en is het risico van frequente verkeersinfarcten onacceptabel hoog.

2.3 Verdichting vs. bereikbaarheid: ontsluiting gebied ontoereikend!

Om de al hoge verkeersdruk op de Kop van Zuid nog verder op te voeren kan geen beter plan bedacht worden dan op – of grenzend aan – dit drukke traject nog 6300 woningen (3000 in de Rijnhaven, 2300 op de Wilhelminapier en 700-1000 op de pols van Katendrecht/ het Codricoterrein) en duizenden vierkante

meters aan kantoren en horeca toe te voegen, én van de Rijnhaven zowel een toeristische trekpleister als een (middelgrote) evenemententerrein te maken, met sterk verkeersaantrekkende werking! Hoe al het bestemmingsverkeer straks de 'autoluwe' Posthumalaan moet delen met het 'reguliere' verkeer tussen noord en zuid, is een raadsel!

De beperking van het aantal rijstroken op de Posthumalaan in combinatie met slechte ontsluiting van de Wilhelminapier en Katendrecht is nu al problematisch, maar de ***realisatie van alle geplande bouw zonder aanvullende ontsluitingsmogelijkheden*** zal ***tot onacceptabele verkeersopstoppingen, overbelasting van de (weg)infrastructuur*** en ***ronduit gevaarlijke situaties leiden***.

Er hoeft maar iets te gebeuren, waardoor de Posthumalaan, Wilhelminaplein, Veemstraat, Laan op Zuid, Hillelaan of Brede Hilledijk afgesloten wordt, en dan is het gebied met straks in totaal 15.000-25.000 inwoners en tienduizenden bezoekers afgesneden van de buitenwereld. Zeker ***bij calamiteiten zijn de risico's van de beperkte ontsluiting van het gebied niet te overzien.***

Met de beperkte ontsluiting hebben wij op de Wilhelminapier al pijnlijke ervaringen. Afsluitingen ten behoeve van de vele evenementen, werkzaamheden, bijzondere transporten of bij calamiteiten zorgen regelmatig ervoor dat de pier onbereikbaar wordt. Dat zorgt niet alleen voor veel ongemak, maar is eigenlijk onveilig. Daarnaast merken wij dat een gebrek aan goede ontsluiting voor veel spanningen tussen de verschillende functies op de pier (wonen, werken, uitgaan, toerisme en bevoorrading cruiseschepen) én tussen de verschillende verkeersstromen (langzaam, snel en zwaar verkeer) zorgt. Die problemen zullen verder oplopen met de ontwikkelingen in de Rijnhaven.

2.4 De knelpunten gaan verder knellen

Het meest merkwaardige aan de plannen, is dat de hoogste verdichting in het plangebied precies op de kruispunten komt, die nu al knelpunten zijn. Op de polsen van de Wilhelminapier en Katendrecht is de verkeerssituatie nu al soms schrijnend, maar het ergste moet nog komen: aan het kruispunt Otto Reuchlinweg – Wilhelminaplein-Posthumalaan wordt nu aan de weerszijden van het Nieuwe Luxor Theater de bouw van twee megatorens voorzien: de Sax met 912 woningen én de hoogste toren aan de Posthumalaan van 250 m met naar verwachting ook honderden woningen. Het filegevoelige kruispunt Posthumalaan-Hillelaan-Brede Hilledijk moet straks ook de verkeersbewegingen van de torens van 200-230 meter in de Rijnhaven en op het Codrico-terrein verwerken. Met de nu al hoge verkeersintensiteit is dat een onmogelijke opgave zonder aanvullende ontsluitingen. Die aanvullende ontsluitingen worden in het bestemmingsplan niet voorzien. De autoluwe Posthumalaan zal betekenen dat de verkeersuitstroom vanaf de Wilhelminapier richting Zuidplein en vanaf Katendrecht richting het centrum nog verder klem komt te staan. De bouw van 3000 woningen aan een autoluwe weg is überhaupt problematisch, maar in dit geval worden ook de bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht buitenproportioneel geraakt.

Nota bene, het gaat niet alleen om de autobewegingen: ook langzaam verkeer (voetgangers, fietsen en (deel)scooters) maakt de bovengenoemde kruispunten onhoudbaar druk. Het verschil in snelheden in combinatie met het gebrek aan ruimte leidt tot gevaarlijke situaties, en zorgt ervoor dat de doorstroming op de kruispunten in de knel komt. Uiteindelijk leidt dat tot een verslechtering van de bereikbaarheid voor alle vormen van vervoer. Dat punt moet nog nader onderzocht en onderbouwd worden in het bestemmingsplan.

Ook met de knelpunten voor langzaam verkeer wordt in het bestemmingsplan weinig rekening gehouden. Neem de Rijnhavenbrug, het Deliplein en de kades op de Wilhelminapier. Volgend jaar gaat het Landverhuizersmuseum op Katendrecht open, wat natuurlijk geweldig is en hopelijk veel bezoekers zal aantrekken, maar voor de drukte en voetgangers- en verkeersveiligheid op de Rijnhavenbrug en de kades is die ontwikkeling niet ongedeeld positief. Het is nu al druk op die plekken, met voetgangers, (snor)fietsen en brommers, en de drukte wordt alsmaar erger als het museum opengaat en de ontwikkelingen in de Rijnhaven geïmplementeerd worden. Is een 'rondje Rijnhaven' straks veilig genoeg voor de voetgangers en fietsers?

2.5 Verkeersintensiteit als gevolg van bebouwing Rijnhaven verkeerd ingeschat

De effecten van de ontwikkelingen op de verkeersintensiteit, doorstroming en bereikbaarheid van de drie deelgebieden in en rondom de Rijnhaven worden structureel onderschat. De getallen voor de Rijnhaven zijn al helemaal onrealistisch. Er wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie van 8.400 motorvoertuigen per etmaal, waarbij de opzet is dat het gebied vooral met openbaar vervoer en per fiets bereikt moet worden. Op de realiteitswaarde van de laatste aanname komen wij nog terug, maar los daarvan is het aantal verkeersbewegingen door motorvoertuigen onrealistisch laag.

Ter referentie gebruiken wij de verkeersintensiteit op de Wilhelminapier, die een vergelijkbare mix aan functies kent. Volgens het bestemmingsplan uit 2021 zullen de laatste ontwikkelingen op de Wilhelminapier ('de laatste loodjes') tot een toename van verkeersbewegingen met 2.300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) zullen leiden, waardoor de verwachte verkeersdruk op 15.700 mvt/etm komt. Naar onze inschatting zal de verkeersintensiteit veel hoger zijn, maar zelfs met deze voorzichtige inschatting gaat het om behoorlijke aantallen. Hoe realistisch is het dan te verwachten dat de ontwikkeling van een heel nieuwe wijk in de Rijnhaven, met 3000 woningen, alle kantoren, horeca, cultureel en maatschappelijk vastgoed, met de recreatie- en evenementenfuncties bij elkaar slechts 8.400 mvt/etm genereert?

2.6 Verkeersintensiteit en parkeerbehoefte vs. functiemix en omvang bouw

De Rijnhaven zou volgens het bestemmingsplan een invulling worden van 'het centrum op twee oevers' en een trekpleister op regionaal, nationaal en mogelijk internationaal niveau. Dat betekent dat het gebied veel bezoekers van buiten de stad gaat trekken, voor wie openbaar vervoer lang niet altijd een optie is en voor wie de bereikbaarheid met de auto en de parkeervoorzieningen geen overbodige luxe, maar een noodzaak zijn. De trekpleister- en 'tweede centrum'-functie van de Rijnhaven betekent een functiemix die intensief gebruik van (zwaar) gemotoriseerd vervoer vergt, bijvoorbeeld voor de bevoorrading, en spoort daarom niet met de beperking van autoverkeer en parkeervoorzieningen.

Volgens het bestemmingsplan *'vergroot het maximaal ruimtelijk programma [in de Rijnhaven] de druk op het onderliggend wegennet. Onder het 'trendscenario' neemt het aantal overbelaste kruispunten toe. Daarom is het wenselijk, en werkt de stad aan het 'transitiescenario', om daarmee de maximale ruimtelijke groei op een duurzame manier te realiseren, zonder extra knelpunten op het onderliggende wegennet te realiseren'* (par. 4.4.4). Het probleem wordt dus onderkend, maar in plaats van maatregelen om de problemen in de eerste instantie te voorkomen (niet of minder bouwen) of structurele ruimtelijke

oplossingen daarvoor in te bouwen (meer en betere ontsluitingen om het verkeer beter te spreiden en makkelijker te laten door- en uitstromen), komt het *beleidsvoornemen* om het autoverkeer stadsbreed te beperken, alsof dat werkt!

Als argument voor de keuze voor meer bouw wordt aangevoerd dat het stimuleren van het gebruik van gedeeld en openbaar vervoer en langzaam verkeer ervoor zal zorgen dat de hoge bouwdichtheid niet te veel extra verkeersbewegingen met zich meebrengt. Onze ervaringen, mede sinds de invoering van de nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsaanpak, leren anders.

Mobiliteitsbehoeften en verkeersintensiteit zijn afhankelijk van de stedelijke functies die het gebied kent en de aantrekkelijkheid van het gebied voor verkeer uit gebieden met slechte bereikbaarheid met ov of fiets. Het binnen- en buitenlandse toerisme, evenementen, (culturele) trekpleisters, kantoren en bedrijven die niet alleen door de lokale bewoners bemand worden, woningen, waarvan de bewoners niet alleen in de directe omgeving of de stad zelf werken, en ten opzichte waarvan de maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, kinderdagverblijven en zorginstellingen buiten de straal van 1 km liggen – dit alles maakt dat de behoefte aan de automobiliteit hoog blijft.

De Wilhelminapier, met precies zo'n mix van functies en de ligging nabij de belangrijke verkeeraders en openbaar vervoer, is een goed voorbeeld van de uitwerking van het beleid in de praktijk. Het aantal gemotoriseerde voertuigenbewegingen ligt momenteel volgens de inschattingen van de gemeente zelf boven 13.800 per etmaal en zal ondanks het transitiebeleid toenemen tot boven 15.700 mvt/etm na de realisatie van de resterende bouwplannen (wat gelijk staat aan 45% van de verkeersbewegingen op de Erasmusbrug en 75% op de Willemsbrug). En dit zijn alleen nog de autobewegingen, het niet-gemotoriseerd verkeer is nog niet meegerekend. De verkeersintensiteit is dus ongekend hoog en wordt alsmaar hoger. Van die verkeersbewegingen komt slechts een beperkt deel op de rekening van de bewoners. Het gros – en vooral zwaar verkeer – komt voor die van de bedrijvigheid op de pier, waartoe cruise-activiteiten, kantoren en horeca behoren (denk aan bevoorrading en reizende werknemers), toeristen uit binnen- en buitenland, dagjesmensen, theaterbezoekers, etc.

Ondanks het tekort aan parkeerplaatsen, dat in de eerdere bestemmingsplannen gezien werd als dé manier om het autogebruik te ontmoedigen, blijft het autoverkeer op de pier toenemen. Daarnaast vormen de fietsen en (deel)scooters steeds meer een uitdaging in de buitenruimte. Transitie naar minder autogebruik en een groter aandeel van ov, gedeeld vervoer en fiets heeft alleen ertoe geleid dat nu ook de stoepen volstaan met (deel)fietsen en scooters, wat niet alleen rommelig en onaantrekkelijk oogt, maar ook het gemak en veiligheid voor de voetgangers onder druk zet. De combinatie van zowel meer gemotoriseerd verkeer, als meer langzaam verkeer brengt alleen nog meer spanningen en gevaarlijke situaties teweeg en remt de doorstroming van alle vervoersvormen af.

Op basis van die ervaringen kunnen wij concluderen dat ***naarmate de bekendheid en aantrekkelijkheid van het gebied toeneemt, valt met het 'transitiebeleid' steeds minder op te boksen tegen de groeiende toestroom aan bezoekers. Wil men daadwerkelijk minder (auto)verkeer hebben, dan moet er in eerste instantie aan de samenstelling van de functies en aan lagere bouwvolumes gedacht worden. De Rijnhaven tot een trekpleister ontwikkelen, met een heel scala aan functies die mensen van ver zullen aantrekken, zal een aanzuigende werking hebben qua (auto)verkeer.***

2.7 Beperking autogebruik doet automobiliteitsbehoefte en verkeersintensiteit niet afnemen

De berekeningen van de verkeersbewegingen in het onderwerpbestemmingsplan houden geen rekening met het feit dat de afnemende automobiliteit van de bewoners niet per se tot minder autobewegingen naar en in het gebied leidt. ***Het is onrealistisch te denken dat met het beperken van autoverkeer de behoefte van de bewoners en gebruikers van het gebied aan die mobiliteit vervalt***. Openbaar vervoer, fietsgebruik en deelvervoer vervullen immers niet volledig de behoeften van de bewoners en bezoekers aan verplaatsing en bereikbaarheid. Als die behoeften niet vervuld worden door de bewoners zelf, dan komt er een compenserend aanbod: als Mohammed niet naar de berg komt, moet de berg maar naar Mohammed komen. Als de koper niet naar Ikea komt om zijn kast op te halen, dan komt Ikea wel de kast brengen. Dat zien wij dan ook terug in het verkeer: de gemotoriseerde bezorgdiensten groeien als kool ter compensatie van de afnemende automobiliteit en de gewijzigde levensstijl.

De behoefte aan (auto)mobiliteit varieert afhankelijk van de levensfases en voor een bestendige en leefbare woonwijk moet rekening gehouden worden met alle levensfases en gezinssamenstellingen. Voor veel huishoudens is autogebruik geen overbodige luxe: lang niet iedereen is fit en mobiel genoeg én bagagevrij om het zonder auto te redden. Het aanbieden van de zogenaamde 'first mile/ last mile'-solutions binnen de stad biedt nog geen oplossing voor het hele traject (veelal buiten de stad), waardoor autogebruik tóch vaak onvermijdelijk is. De complexe logistiek van een moderne stedeling, met het emplooi soms buiten eigen stad, met de zorg voor jong en oud, etc., maakt het gebruik van openbaar vervoer of fiets niet altijd haalbaar. Door wonen, werken, onderwijs en voorzieningen op kortere afstand van elkaar te organiseren en waar mogelijk te combineren, zou de verplaatsingsafstand en -tijd kunnen afnemen, maar het Rijnhavengebied is wat dat betreft niet 'zelfvoorzienend', zoals in de paragraaf over maatschappelijke voorzieningen hieronder wordt besproken. Reizen met de auto kan daarom niet vermeden worden. Het eigen autobezit kan wellicht nog worden ingeperkt, maar de behoefte aan auto*mobiliteit* blijft nog altijd. Het autoverkeer neemt niet af qua intensiteit, maar verandert alleen van richting.

Bovendien laten diverse studies tot nu toe zien dat het gebruik van gedeeld *last mile*-oplossingen voornamelijk beperkt wordt tot de gebruikers die vaak jongvolwassen, mannelijk en digitaal-behendig zijn. Dat is slechts een beperkt deel van de mogelijke bewoners en bezoekers van het Rijnhavengebied.

Hoewel het nieuwe mobiliteitsbeleid over de hele stad genomen wellicht zinvol is, kan de toepassing daarvan in sommige gebieden, zoals de Rijnhaven, onrealistisch en onredelijk bezwarend zijn. Die beperkingen moeten in het bestemmingsplan zorgvuldiger worden gemotiveerd dan nu het geval is.

2.8 Beperking parkeervoorzieningen

Tot onze schok bevat het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven de volgende passages (cursivering aangebracht):

Par. 1.2: "Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte in het gebied (in het bijzonder de Wilhelminapier) voorziet het bestemmingsplan uit 2009 in de mogelijkheid om een deel van de haven te dempen en om onder de kade aan de Rijnhaven langs de Posthumalaan een parkeergarage te bouwen. De kade zelf kan daarvoor verbreed worden en ruimte bieden voor realisatie van een publiek park en watergerelateerde recreatieve publieksfuncties, zoals bijvoorbeeld een duikcentrum. *De eerder voorziene extra parkeerbehoefte hoeft niet meer te landen in de Rijnhaven vanwege nieuwe inzichten, beleidsregels en*

beleidsambities, zoals bijvoorbeeld de voorziene en gewenste mobiliteitstransitie, zoals beschreven in de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA)."

Par. 4.4.2: "Het vigerend parkeerbeleid maakt het voor een ontwikkelaar mogelijk om vrijstelling van minimaal 30% tot maximaal 80% van de parkeereis te krijgen. Dit kan door het aanwezige OV beter te benutten en deelmobiliteit en 'mobility as a service' in te zetten. *Vanuit het mobiliteitsbeleid sturen we aan op een minimale parkeereis van 50% (en dus niet 30% als minimum). Dit resulteert in minder noodzakelijke parkeerplaatsen en minder autoritten.* Deze ambitie wordt meegenomen in het tenderproces met de beoogde ontwikkelaars. De parkeervoorzieningen worden ondergronds of in de gebouwen gerealiseerd".

Wat een onzin, de parkeerbehoefte is nu groter dan ooit! Zoals hierboven is al aangetoond, vormt de mobiliteitstransitie geen oplossing voor een gebied dat zó veel functies en zó veel bezoekers en aanvoer van goederen van buiten krijgt. Al decennia kampt de Wilhelminapier met ongekende en steeds toenemende parkeerdruk, die niet gematigd kan worden door de beperking van eigenautobezit en parkeerplekken voor bewoners: de bewoners zijn immers niet de voornaamste afnemers van de parkeerplekken op de pier, merkwaardig genoeg. De regels voor (drie)dubbelgebruik van parkeerplaatsen gelden al jaren, maar baten niet. Beperking van parkeermogelijkheden wordt vaak ingezet om de autoverkeersintensiteit in te dammen, maar dat blijkt wederom niet te werken. Parkeerbehoefte neemt gewoon toe en is afhankelijk van het aantal stedelijke functies en aantal gebruikers van die functies. Pas als functies verdwijnen (bijvoorbeeld geen of minder cruises, minder horeca, minder kantoren), vervalt deels de vraag naar parkeerplaatsen.

De functie-mix op de pier blijft nog altijd auto-intensief, en ook vervanging van autogebruik door andere vervoersmiddelen lost het parkeertekort niet op: ook die vervoersmiddelen, met uitzondering van ov, moeten parkeerruimte krijgen. Op de Wilhelminapier, vooral op de pols en bij publiekstrekkers, zoals de LantarenVenster, Hotel New York, etc., slibben de stoepen nu vol met (deel)fietsen en -scooters. Dat heeft tot gevolg de overlast en gevaar voor de voetgangers, beperkte zichtbaarheid en verrommeling van het straatbeeld. Gebrek aan fatsoenlijke (ondergrondse) parkeermogelijkheden is mede de boosdoener, al is het onwaarschijnlijk dat dát verkeer zich aan de verplichting om inpandig/ ondergronds te parkeren zal houden.

De komende jaren verdwijnen de laatste parkeervoorzieningen op straat door de bouw van de torens Chicago, Baltimore en The Sax. Voor de parkeervoorzieningen in die torens gelden de verlaagde parkeernormen, waardoor het aantal parkeerplaatsen per saldo aanzienlijk afneemt. Nu zal het aantal parkeerplaatsen ook voor de bewoners ontoereikend zijn, laat staan voor de overige functies. Straks is er geen plek voor de hulpdiensten van Regio Rijnmond, die nu naast de Port of Rotterdam staan en het (betaalbaar) parkeren voor bezoek en mantelzorgers van bewoners blijkt steeds meer klem te zitten. Voor een levensloopbestendige wijk wordt in het beleid ook qua parkeervoorzieningen weinig rekening gehouden met de alternatieven voor (eigen) mobiliteit van de bewoner.

Met het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de pier, verdwijnen ook de mogelijkheden om zwaar verkeer, zoals touringcars en vrachtwagens ten behoeve van de afhandeling van cruises, te parkeren en te rangeren, zodat de doorstroming op de pier niet helemaal knel loopt. Er is wel degelijk behoefte aan een ondergronds parkeerdek in de Rijnhaven, mét een bypass richting zuid, om de Wilhelminapier te ontzien.

Aangezien de parkeermogelijkheid in de Rijnhaven nu beperkt worden, verwachten wij dat de parkeerdruk op de Wilhelminapier, Katendrecht en de rest van de Kop op Zuid sterk toeneemt. Een goede berekening van die effecten ontbreekt in het bestemmingsplan.

3. Programmatische invulling

3.1 Functiemix: levendigheid versus leefbaarheid

Als alle geplande bouw gerealiseerd wordt, dan telt het totale gebied – Rijnhaven, Wilhelminapier en Katendrecht – straks meer dan 10.000 woningen (bijna 2,5 keer meer dan nu) en bijna een miljoen m2 aan commercieel, cultureel en maatschappelijk vastgoed. De intensiteit van het ruimtegebruik zowel op de grond als op het water is daarmee ongekend. De totale bouwdichtheid en de intensiteit van het ruimtegebruik door verschillende functies – wonen, werken, horeca, toerisme, recreatie, evenementenwezen – maken dit deel van de stad straks onleefbaar druk. Het gebied zou daarnaast nog een trekpleister moeten worden voor toeristen uit binnen- en buitenland, meer dan nu het geval is.

Grootstedelijk milieu eist een hoge tol van de bewoners. Onze ervaring tot op heden in een van de meest bruisende gebieden in de stad leert dat zowel bewoners als gebruikers en bezoekers in de praktijk wederzijds te veel hinder ondervinden en elkaar behoorlijk voor de voeten lopen. Hierdoor wordt het gebied op den duur vooral voor de hogere segmenten minder aantrekkelijk dan in de plannen afgeschilderd is. Dit resulteert óf in de verhuizing van de vermogende groep, óf in een hogere druk die deze groep uitoefent om een aantal bezoekers/ functies te beperken. Er valt op dit punt goed te leren van de ervaring van de bewoners van de Wilhelminapier: zij hebben in de eerste instantie voor dit grootstedelijke milieu gekozen (wellicht met uitzondering van de bewoners van het huurderspand 't Leidsche Veem, voor wie geen betaalbaar alternatief voorhanden is), maar ook zij hebben inmiddels genoeg van de drukte dag en nacht en overlast door het uitgaanspubliek en de cruisevaart, en zijn actief bezig om die hindernissen aan banden te leggen. **De gemeente moet duidelijker keuzes maken: óf meer woningbouw, óf intensivering van de andere functies in dit gebied.** De overlast 24 x 7 gaat niet goed samen met wooncomfort en leefbaarheid.

Een goede balans tussen rust en reuring, zoals het ontwerpbestemmingsplan ons voorhoudt, is een mooie, maar onrealistische droom, zoals onze ervaring op de bruisende Wilhelminapier leert. Reuring zal wel zijn, maar rust niet. Wij zien een **discrepantie tussen verschillende functies, tussen de beleidsdoelstellingen om in woonbehoeften van verschillende groepen te voorzien en de ruimtelijke invulling van dit gebied**.

De onderbouwing van de behoefte aan de verschillende functies in het plan is ondermaats. Tekenend is de volgende passage (par. 2.1.4.1 Toetsing): "Het bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een nieuw, hoogstedelijk milieu, bestaande uit 2500 à 3.000 woningen, aangevuld met kantoren, bedrijfsruimtes, commerciële voorzieningen (horeca, winkels, en vrijetijdsvoorzieningen) en maatschappelijke voorzieningen, in totaal tot 350.000 m2 b.v.o. (excl. parkeren) in drie bouwblokken plus 15.000 m2 b.v.o. voor een publiekstrekker met sport, cultuur en ontspanning of maatschappelijke voorzieningen. *De mogelijkheden voorzien in een duidelijke behoefte*. In het Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030 (ondertekend 30 januari 2019) maken de veertien gemeenten van het

Samenwerkingsverband Wonen, de woningcorporaties en de provincie Zuid-Holland zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden, waarvan 30.000 in Rotterdam. Het is ook een inzet voor een betere balans van het woningaanbod in de regio."

Alleen de woonbehoefte wordt dus enigszins gemotiveerd, en dat niet zozeer vanuit de behoefte van de bewoners maar vanuit de noodzaak om aan de regionale afspraken te voldoen. **Over de maatschappelijke behoefte aan de overige functies wordt geen woord gerept, de noodzakelijkheid van de commerciële functies in die omvang op deze locatie wordt niet aangetoond en er wordt geen integrale analyse gemaakt van de verschillende functies in onderlinge samenhang**.

Waarom zijn hier nóg meer trekpleisters, bedrijvigheid, kantoren, horeca, etc. nodig? Waarom kunnen de groenvoorzieningen en recreatiemogelijkheden, zoals het park en strand niet zonder demping worden bewerkstelligd? Waarom kunnen de publiekstrekkers niet drijvend op het water worden gerealiseerd? Veel vragen blijven onbeantwoord en de behoefte aan de bouw wordt onvoldoende gemotiveerd.

3.2 Zorgen om maatschappelijke noodzaak en de uitvoeringskwaliteit van de plannen

Los van deze problemen op het gebied van ruimtelijke ordening, maken wij ons zorgen over de beleidsmatige en feitelijke 'inhoudelijke' invulling van de bouwplannen. Wij zouden de plannen van harte steunen, als de ontwikkeling van de Rijnhaven daadwerkelijk zou helpen om grote maatschappelijke problemen in onze stad op te lossen, maar wij zien dat de voorgestelde plannen dat eigenlijk niet doen. Zoals hierboven al gesteld, is de maatschappelijke behoefte van veel van de voorgestelde ontwikkelingen niet evident.

Wij zien al jaren een sterke tendentie naar grootser, duurder en drukker bouwen, waarbij de belangen van de meeste Rotterdammers eerder in de knel komen dan erkend en gehonoreerd worden. Wonen wordt onbetaalbaar, de kwaliteit en functionaliteit van de woningen gaan achteruit en matchen niet met de behoeften van de meeste doelgroepen, de publieke voorzieningen raken uitgeput door overbelasting, gebrekkig onderhoud en onderfinanciering, de fysieke bereikbaarheid en financiële toegankelijkheid van de stad gaan in rap tempo achteruit.

Waar bij het opstellen van de ruimtelijke plannen veel geroepen wordt over de bestrijding van de woningnood, de bouw van de betaalbare woningen, etc., zien wij in de praktijk de woningnood ondanks alle ambitieuze woningbouwprojecten niet verdwijnen, doordat het nieuwe aanbod niet aan de werkelijke vraag voldoet. Een ambitieus woningbouwprogramma is prima, en zeker nodig om het woningtekort in de stad op te lossen. Alleen moet het programma dan ook voorzien in woningen in de segmenten en voor de doelgroepen die daadwerkelijk met een tekort kampen. Nóg meer woningen die qua functionaliteit, ligging, prijs-kwaliteitsverhouding of een combinatie van die elementen niet goed matchen met de behoeften, betekenen dat er zowel op korte, als op lange termijn onwenselijke situaties ontstaan, zoals leegstand en oneigenlijk gebruik van woningen in de duurdere segmenten, financiële overbelasting van de huishoudens en ontwrichting van de normale 'wooncarrière', met uitgestelde gezinsvorming en verstoring van sociale banden tot gevolg. Daarnaast betekent de beperkte betaalbaarheid van de woningen dat mensen met kleine beurs het centrum uit naar buitenwijken weggejaagd worden, met alle reisbewegingen die daaruit voortvloeien.

In de praktijk zien wij dat onder het label 'sociale woningen' doorgaans enkel studentenwoningen worden gebouwd, die qua vierkante meterprijzen helemaal niet 'sociaal' zijn, en onder 'betaalbaar' vallen de woningen rondom de Nationale Hypotheekgarantie-grens die voor de meeste bewoners – onder wie een toenemend aantal alleenstaanden en alleenverdieners – veel te hoog gegrepen zijn. De ruimere eengezinswoningen blijven schaars en er worden verder vooral ontzettend veel topsegmentappartementen gebouwd. Wij zien dat de nieuwbouwwoningen die afgelopen jaren gerealiseerd zijn, grotendeels suboptimaal zijn op meerdere punten.

Bij dit plan verwachten we dat het niet anders gaat lopen en houden wij ons hart vast voor de betaalbaarheid en de kwaliteit van hetgeen in dit gebied – Rijnhaven, Wilhelminapier en Katendrecht – straks gebouwd wordt. Het dempen van de Rijnhaven en het (her)inrichten van de omliggende openbare gebieden zullen tientallen, zo niet honderden miljoenen kosten. De kosten van deze dure aangelegenheid zullen terugverdiend moeten worden uit de grondexploitatie, waardoor de ontwikkelaars geconfronteerd worden met hoge grondprijzen. De ligging en bereikbaarheid van het gebied zullen ook de bouwlogistiek duur maken. Om de businesscase sluitend te maken, resteert de ontwikkelaars niets anders dan de prijskwaliteit te verslechteren. Het beoogde hoge aantal woningen in combinatie met de hoge ontwikkelings- en bouwkosten betekent dat de gemiddelde koop- en huurprijzen hoog zullen zijn, terwijl de woningen moeten inboeten in de grootte, voorzieningen, kwaliteit of een combinatie daarvan.

Duurdere én kleinere woningen zijn geen duurzame invulling van dit mooie gebied. Om recht te doen aan de hoge stedelijke kwaliteit van het Rijnhavengebied moeten de woningen groter zijn of er moet in ieder geval veel meer variatie komen, waarbij elk type woningen een goede, duurzame prijs-kwaliteitverhouding kent. Aan meer kippenhokjes met de huurprijzen op het liberalisatieprijsniveau, of aan studio's voor meerpersoonshuishoudens is de behoefte, voor zover die er is, in ieder geval niet blijvend.

Niet alleen de functionele invulling, maar ook de architectonische kwaliteit van de bouw zal door de hoge kosten onder druk komen te staan. Om de bouwkosten lager te houden zal ook de kwaliteit van de architectuur het moeten ontgelden. De vele blokkendozen op Katendrecht en langs de Laan op Zuid zijn doorgaans een resultaat van versoberingen van de bouwplannen, die ooit zo mooi waren in de ontwerpfase. Wij zien niet hoe en waarom het in het plangebied anders zou lopen. Om de beoogde aantallen woningen en commercieel vastgoed binnen een sluitende businesscase te realiseren, zal ook hier naar verwachting de versobering noodzakelijk zijn. Wie kan garanderen dat de aanlokkelijke vergezichten die nu in het Masterplan schitteren, ook daadwerkelijk gerealiseerd worden?

3.3 Omvang maatschappelijke voorzieningen correspondeert niet met omvang woningbouw

In een duurzame en leefbare wijk moeten alle generaties en alle typen huishoudens gefaciliteerd worden met voldoende sociale en maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderopvang, scholen, sport- en spelfaciliteiten, vrijetijdsvoorzieningen, buurthuizen en (eerstelijns)zorgvoorzieningen. In het Rijnhavengebied zijn de geplande voorzieningen ontoereikend, althans in verhouding tot de omvang van de woningbouw: 3000 woningen in de Rijnhaven, 2300 op de Wilhelminapier en 700-1000 op Katendrecht.

Het bestemmingsplan is tegenstrijdig en vaag over de precieze invulling van de maatschappelijke voorzieningen. In paragraaf 4.5.10 'Maatschappelijke voorzieningen' wordt aangegeven, dat onder

maatschappelijke voorzieningen de 'voorzieningen worden verstaan op het gebied van onderwijs, religie, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening en publieke dienstverlening'.

In paragraaf 2.3.8 wordt de volgende omschrijving van het programma gegeven: *"Voor maatschappelijke voorzieningen wordt 10.000 - 25.000 m2 b.v.o. gereserveerd. Bij het woningbouwprogramma is circa 10.000 - 15.000 m2 maatschappelijke voorzieningen nodig volgens de referentiewaarden. Daarnaast is de komst van een grote maatschappelijke functie voorstelbaar [...] Niet-wonen functies dragen bij aan de levendigheid, het wooncomfort en de inclusiviteit van de Rijnhaven en het voorzieningenniveau van Zuid. De functiemix voegt iets toe aan de huidige functiemix op de Kop van Zuid: de functiemix draagt bij aan een verrijking van het leisure-profiel van de Kop van Zuid. In de Rijnhaven komt meer ruimte voor toegankelijke en/of vernieuwende vormen van sport, spel, ontspanning, vermaak, infotainment en cultuur'* (par. 2.3.8).' *Daarnaast is er midden in de Rijnhaven is een iconisch gebouw toegestaan als publiekstrekker voor het gebied. Bijvoorbeeld een museum of een gebouw voor sport, cultuur en ontspanning. Het bouwprogramma bedraagt maximaal 15.000 m2 b.v.o.'* (par. 1.3).

Zo te zien, ligt de nadruk vooral op vermaak en ontspanning, terwijl de nodige sociale en maatschappelijke voorzieningen geen plek lijken te krijgen. Voor opvang, scholing en zorg is er blijkbaar geen plek. Als verklaring hiervoor kan mogelijk de toelichting in par. 4.5.10 dienen: door een te hoog niveau geluidshinder mogen in dit gebied, dat als 'centrumgebied' bestempeld wordt, geen maatschappelijke voorzieningen worden ontwikkeld die volgens de Wet geluidhinder geluidgevoelig zijn, zoals kinderdagverblijven en scholen en ziekenhuizen.

Leuk dat in de Rijnhaven straks meer publiekstrekkers en recreatiemogelijkheden komen, maar het mag niet zo zijn dat de bewoners voor hun basisbehoeften qua opvang, scholing en zorg straks aangewezen zijn op de voorzieningen in andere wijken, die nu al onder druk staan. Van duurzame en goede ruimtelijke ordening in de Rijnhaven is op dit punt geen sprake. En net als bij de toetsing van de ruimtelijke effecten mobiliteit en verkeersintensiteit, wordt in het plan geen rekening gehouden met de behoeften van en effecten op de nabijgelegen gebieden op het punt van essentiële sociale en maatschappelijke voorzieningen.

4. Omgeving en hinder

4.1 Bebouwingsdichtheid vs. veiligheid en klimaatbestendigheid. Buitendijks gebied risicovol

De Rijnhaven is een buitendijks gebied. Zoals in par. 5.1.1 van het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven wordt gesteld, kan "buitendijks gebied bij hoog water overstromen. Eigenaren in het buitendijks gebied zijn zelf aansprakelijk voor schade door hoog water en zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om zich tegen potentiële schade te beschermen. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid in openbaar gebied. Bij bestaande situaties kan de gemeente bijdragen aan een goede veiligheidssituatie door het opstellen van evacuatieplannen, bij nieuwe situaties kan dit ook door het opnemen van bepalingen in het ruimtelijk plan."

Het plangebied ligt geheel buitendijks. Dit betekent dat de combinatie rivier en zee zich sterk laat voelen en dat hoog water niet wordt tegengehouden door een waterkering, waardoor de bescherming tegen overstromingen veel beperkter is dan in de binnendijks gelegen wijken. De bestemmingsplannen voor de

Kop van Zuid-Wilhelminapier, Rijnhaven en Katendrecht voorzien een aanzienlijke verdichting van de bebouwing en een intensiever gebruik van het Rijnhavengebied, waardoor een groter deel van de stadsbevolking in het overstromingsgevoelig gebied komt wonen en/of werken en eventueel getroffen kan worden. Dat betekent dat de voordelen van de verdichting des te zorgvuldiger moeten worden afgewogen tegen de eventuele (rampzalige) gevolgen van de klimaatverandering.

Hoewel de kans op daadwerkelijke verdrinking relatief klein is, is het risico van materiele schade en maatschappelijke ontwrichting daarentegen hoog. Zoals het bestemmingsplan zelf constateert, "enkele centimeters water in openbaar gebied hoeft niet direct schade op te leveren, maar als deze hoeveelheid water staat in een woning of bedrijf is er vaak wel schade aan het pand en de inboedel. Daarnaast ontstaat er nog schade door eventueel productieverlies. Water op een weg kan ook betekenen dat deze niet meer zichtbaar is, waardoor gebieden mogelijk onbereikbaar zijn. Dit kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting" (par. 5.3.5).

Volgens de 'Handreiking decentrale regelgeving klimaatadaptief bouwen en inrichten' (p. 45-46), "Als de kans op overstroming dreigt, zal er tot evacuatie worden overgegaan. Afhankelijk van het bedreigde gebied en de beschikbare tijd tot een doorbraakmogelijkheid, zal een beperkte hoeveelheid mensen "horizontaal" kunnen evacueren. Hiermee wordt bedoeld het verplaatsen via bestaande infrastructuur om uit het bedreigde gebied te komen. In veel situaties waarbij de overstroming niet lang vooraf te voorspellen is (bij bedreiging vanuit zee, combinatie rivier en zee of bij het falen van stormvloedkeringen), zal er echter niet genoeg tijd zijn voor iedereen om veilig horizontaal te evacueren. ... Voornamelijk in dichtbevolkte gebieden is er veel tijd nodig om iedereen te evacueren. Nationale modellen laten zien dat de verwachte horizontale evacuatiefractie voor grote delen van het westen van het land 0 tot 20% is (zie het LIWO voor verdere informatie)."

De mogelijkheden tot 'horizontaal evacueren' zijn in de gedempte Rijnhaven zijn beperkt door de geringe ontsluiting en verkeersdoorstroming over de Posthumalaan. Nog erger, is dat de ontwikkeling in de gedempte Rijnhaven de evacuatie van de bewoners van de Wilhelminapier en Katendrecht verder in gevaar brengt. Die twee gebieden worden dan extra hard getroffen: door de vorm en ligging van de twee langwerpige schiereilanden met slechts een beperkte ontsluiting naar het vasteland is de horizontale evacuatie over de weg al lastig, maar de mogelijkheid ervan wordt nog verder ingeperkt door de reeds besproken verdichte bebouwing, grote verkeersstromen en de beperkte verkeersdoorstroom op de Posthumalaan. ***Zonder aanvullende ontsluitingen en verbetering van de verkeersdoorstroom om de 'horizontale' evacuatie bij calamiteiten te faciliteren, is de geplande verdere verdichting onverantwoord.***

In het bestemmingsplan wordt de 'verticale evacuatie', oftewel het schuilen op hogere droge verdiepingen of in naburige hoge gebouwen, als de voornaamste remedie aangedragen. Schuilen is prima, maar ook dát zal de evacuatiesnelheid (over water of lucht) niet verbeteren. Daarnaast blijft het probleem van de kwetsbaarheid van de bevolking, die voor een langere periode op de schuillocaties afgesloten wordt van de nutsvoorzieningen en vitale functies, zoals elektriciteit, schone drinkwater, zorg, etc., onopgelost.

Concluderend: de verdere verstedelijking van overstromingsgevoeligere gebieden, zoals dit buitendijkse gebied, betekent dat een groter deel van de bevolking blootgesteld wordt aan risico's, en is onverantwoord zonder nadere ruimtelijke veiligheidswaarborgen. De plannen missen een deugdelijke motivering van de noodzaak van een dergelijke blootstelling en voorzien niet in oplossingen bij de eventuele problemen en schade.

4.2 Aantasting fundering door demping

Volgens het ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven zal de demping van de Rijnhaven gevolgen hebben voor het ondergronds waterhuishouden en daardoor voor de fundering van (met name vooroorlogse) gebouwen in de nabijgelegen gebieden. Volgens par. 5.3.2 staan "direct buiten het plangebied aan de zuid- en zuidoostzijde huizen met houten paalfunderingen. Grondwateronderlast en paalrot zijn daar aandachtspunten."

Merkwaardig genoeg wordt in het bestemmingsplan niets gezegd over de panden op de Wilhelminapier, waarvan de oudste - Pakhuismeesteren, 't Leidsche Veem – met hun ruim 125 jaar oude houten palen eveneens risico van deformatie lopen. De bewoners van 't Leidsche Veem en van de torens aan de Rijnhavenkant van de Wilhelminapier maken zich zorgen over de (bouw)veiligheid en waterschade als gevolg van de demping. Zowel de beweging van de bodem, als de verandering van het niveau van ondergrondse wateren zullen gevolgen hebben voor de fundering. Wij willen graag de verzekering van de gemeente dat de demping inderdaad geen negatieve gevolgen voor de staat van het gebouw en dus de veiligheid van de bewoners zal hebben. Graag ontvangen wij de onderzoeken/ stukken, waaruit dat blijkt.

Wij zagen dat in februari een speciale buis met apparatuur is geplaatst in de haven om de bewegingen van de kade en de bodem tijdens en door de demping in de gaten te houden. Blijkbaar is het effect van de demping nog geen vaststaand feit en vergt dit nader onderzoek. Dat laatste blijkt ook uit de uitnodiging van de gemeente die de VVE's en eigenaren van de panden langs de Antoine Platekade hebben gekregen om te helpen met het onderzoek naar de mogelijke deformatie van het Nieuwe Luxor Theater. Daarin stond dat de demping van de Rijnhaven veel invloed heeft op het gebouw waar het Nieuwe Luxor in zit, omdat het terras met een aantal 'poten' in het water staat. Om het gebouw goed in de gaten te houden, "is het plan om real time 24/7 te meten op eventuele deformatie van het gebouw, voor de komende 5 jaar" door "spiegeltjes" te plaatsen op de omliggende gebouwen.

Graag blijven wij in ieder geval op de hoogte van alle onderzoeken die nu gaande zijn, inclusief het onderzoek naar de eventuele deformatie van het Nieuwe Luxor Theater, maar eigenlijk vinden wij noodzakelijk dat ook onze panden nader onderzocht worden. Zolang de onderzoeken niet voltooid zijn, is de onderbouwing van het bestemmingsplan eigenlijk onzorgvuldig en daarom onrechtmatig. Graag zien wij én betere onderbouwing, én doordachte oplossingen voor de eventuele veiligheidsproblemen en schade.

4.3 Effecten hoogbouw op de bodembeweging

Met betrekking tot de bodem wordt in par. 9.1.4 van het *Ontwerpbestemmingsplan* het volgende gesteld: *"De demping en ophoging van een deel van de Rijnhaven vindt plaats op basis van het huidige bestemmingsplan, de werkzaamheden daarvoor zijn al aangevangen. Doordat in de Rijnhaven nieuw land wordt gemaakt kan maatwerk worden geleverd ten aanzien van de kwaliteit en draagkracht van de bodem. De bodemparagraaf in hoofdstuk 6 is aangevuld met informatie over de demping. Het deel van de gedempte Rijnhaven waar gaat worden gebouwd wordt opgehoogd tot een veilig uitgiftepeil (zie hieronder bij 'Klimaatadaptatie'). De ideeën over 3D-Ordening zijn nog in ontwikkeling en de gemeente ziet op*

dit moment geen meerwaarde in het in het opnemen in het bestemmingsplan van een beschouwing daarop".

Deze paragraaf is merkwaardig: de demping volgens het huidige bestemmingsplan uit 2009 was alleen bedoeld voor de ondergrondse parkeergarage en een bypass voor het verkeer vanuit de Wilhelminapier. Daarvoor was geen aanvullend onderzoek vereist van de bodembeweging en draagkracht, dat nu wel noodzakelijk is: er zou immers geen bouw boven op het gedempte terrein plaatsvinden, afgezien van de kleine entrees van de parkeergarage.

Nu wordt er bebouwing voorzien, sterker nog: hoogbouw van 40 tot maar liefst 250 m hoog. De beoogde hoogbouw zal een veel hogere druk uitoefenen op de bodem en waarschijnlijk een versterkte en verlengde fundering (langere heipalen) vergen. De met de hoogbouw gepaarde druk op de bodem zal doorwerken op de bodem en bebouwing in de nabijgelegen gebieden, los van de effecten op de fundering door de gewijzigde grondwaterstanden.

Onderzoeken naar die effecten worden in het bestemmingsplan niet genoemd en zijn blijkbaar niet uitgevoerd. Daarnaast is er landelijk nog onvoldoende ervaring met de exploitatie van dergelijke hoogbouw op langere palen, vooral in buitendijkse gebieden en vooral op de plaatsen waar een (stabiele) bodembalans nog niet is ontstaan (bijv. door de recente demping).

De draagkracht en de beweging van de bodem in de te bebouwen gebied in de Rijnhaven én de effecten van de hoogbouw op de bodem in de omgeving zijn nog niet onderzocht, toch maakt het bestemmingsplan de hoogbouw mogelijk. Dat is onzorgvuldig. Graag zien wij op de bovengenoemde punten nader onderzoek én de maatregelen voorafgaand aan de demping om de bestaande en toekomstige gebouwen veilig te stellen.

4.4 Klimaatbestendigheid en hitte

Volgens het bestemmingsplan draagt de demping bij aan de 'mitigatie hittestress': *"de ontwikkelingen (demping, Rondje Rijnhaven, verleggen overstortbemaling) bieden goede kansen voor de realisatie van een stadsstrand waar Rotterdammers op warme dagen verkoeling kunnen vinden. Bij de ontwikkeling van de Rijnhaven is ook de aanleg van een park en een stadsstrand opgenomen, waardoor het plan bijdraagt aan het verminderen van hittestress. Door de aanwezigheid van het water van de Rijnhaven en na realisatie van het park zal er in het plangebied minder sprake zijn van hittestress dan in stedelijke gebieden zonder deze verkoelende elementen."*

Deze constatering is tegenstrijdig en onjuist: het dempen van een groot waterlichaam, dat het voornaamste verkoelende element in het gebied is, vergroot de hittestress hoe dan ook, en de hittestress wordt juist verergerd door de hoge torens aan de Posthumalaan die voor hittepockets zorgen, alle drijvende constructies die het wateroppervlak verder bedekken en daarmee de verkoeling in de weg zitten, en het strand dat veel warmte absorbeert en vervolgens afgeeft. De vergroening zou wel voor enige verlichting van de hittestress zorgen, maar die vergroening is ook mogelijk zonder de demping van de haven. Kortom, de onderbouwing op dit punt in het bestemmingsplan is ondermaats.

4.5 Geluidhinder: hogere waarden bezwaarlijk

4.3.1 Afweging functiemix en omvang geluidgevoelige functies

De Wet geluidhinder beoogt de bescherming van geluidsgevoelige gebouwen niet alleen in de nieuwbouw, maar ook in de bestaande voorraad. Het akoestische klimaat van de woningen die naast het bestemmingplangebied gelegen zijn, zoals op de Wilhelminapier, is al slecht (zie de onderzoeken bij het *Besluit hogere waarden wet geluidhinder Kop van Zuid*), en zal door de intensieve bebouwing, de functiemix en de daarmee samenhangende toename van de verkeersdrukte op de Wilhelminapier en in de Rijnhaven alleen maar verslechteren.

De bouw van 6300 woningen rondom de Rijnhaven, waarin naar verwachting ruim 10.000 bewoners gehuisvest worden, alsook de ontwikkeling van horeca, bedrijfsruimtes, kantoren, culturele en maatschappelijke functies vergt een heel zorgvuldige afweging met betrekking tot aanvaardbare geluidsbelasting. De functiemix in de Rijnhaven omvat veel geluidbelastende functies, die moeilijk te combineren zijn met geluidsgevoelige functies als wonen, (kinder)opvang en zorg. In het bestemmingsplan en in het *Ontwerpbesluit hogere waarden* wordt geen afweging tussen de functies gemaakt, wat eigenlijk noodzakelijk is om te bepalen óf en in welke mate de aanwezigheid van die functies verantwoord is.

De geluidsoverlast wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de belasting, maar vooral door de timing en duur daarvan. Vooral in de nachtelijke uren is de geluidsoverlast schadelijk voor de gezondheid, zie de *Nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor omgevingsgeluid* van het RIVM en de Wereldgezondheidsorganisatie. De functiemix in het plangebied is zodanig, dat geluidsbelasting als het ware 24x7 aanwezig is, zij het met pieken en dalen. Dit aspect is niet meegenomen in de belangenafweging bij het maken van de keuze voor de verdere verdichting van de bebouwing (zowel in aantallen te ontwikkelen units, als qua hoogte van de bebouwing) en voor intensivering van de geluidbelastende functies, zoals cruisevaart, horeca, (massa)toerisme, en de daarmee samenhangende verkeersintensiteit.

Bij de onderbouwing van de plannen en van het *Besluit hogere waarden* is vooral gekeken naar de effecten voor de nog te ontwikkelen gebouwen, maar niet voor de bestaande woningen aan de Rijnhaven. Dat duidt op een onbehoorlijke belangenafweging.

4.3.2 Aanvraag hogere waarden is in strijd met het doel van de Omgevingswet

De *Memorie van toelichting bij de Aanvullingswet geluid Omgevingswet* (hierna: MvT) stelt: '[d]e Omgevingswet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang: *(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.* [Cursivering toegevoegd]. ... De Omgevingswet beoogt een betere balans te brengen tussen beide doelen, door enerzijds een meer samenhangende afweging van belangen op gebiedsniveau mogelijk te maken en anderzijds de fysieke leefomgeving te verbeteren wanneer de kwaliteit tekortschiet'.

Gezien het bovenstaande moet het *Besluit hogere waarden* duidelijk maken, welke afwegingen zijn gemaakt tussen enerzijds het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

en anderzijds het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving. ***Welke maatschappelijke functies in het plangebied zijn zodanig van belang en welke beheer- en ontwikkelingsaspecten, die de gezonde luchtkwaliteit in de weg staan, zijn zodanig zwaarwichtig, dat de gezondheid moet wijken? Waartoe dienen de offers van de bewoners en bezoekers van het Rijnhavengebied in de vorm van langdurige – in feite continue - blootstelling aan structureel extreem hoge geluidsbelasting? Als de geluidswaarden nu al zo slecht zijn, waarom worden dan nóg meer geluidsgevoelige gebouwen (woningen) in dit gebied gepland? Deze vragen zijn noch in het bestemmingsplan, noch in het besluit hogere waarden beantwoord.***

4.3.3 Geluidhinder door recreatiefuncties op en nabij het water vs. bescherming geluidsgevoelige functies

De Rijnhaven krijgt een strandfunctie en de bedoeling is om in de Rijnhaven kleine tot middelgrote en enkele grotere evenementen mogelijk te maken. In par. 4.3.2 wordt aangegeven dat "de Rijnhaven bij uitstek een antwoord kan geven aan de behoefte van inwoners en bezoekers aan kleinschalige recreatieve activiteiten op het water, zoals zwemmen, varen en kleinschalige evenementen. [...] Aansluitend op de pleinen en promenades rondom de bebouwing en op het programma in de plinten is ruimte voor kleinschalige evenementen. In het park kunnen verschillende kleine tot middelgrote festiviteiten georganiseerd worden".

Festivals en andere evenementen, festiviteiten op het strand en in het park, horeca met versterkt geluid bij feesten/ bruiloften – de geluidsbelasting door dit alles kan behoorlijk oplopen. Niet voor niets geeft het Masterplan Rijnhaven aan dat de geluidsbelasting voor omwonenden een aandachtspunt is. In par. 4.5.4 van het bestemmingsplan wordt daarop aangemerkt dat "*de aantallen evenementen, evenementendagen en de maximale geluidsbelasting genoemd in het bestemmingsplan Parapluherziening evenementen worden aanvaardbaar geacht, mits voldoende spreiding in datum en plaats bewerkstelligd wordt. Spreiding van evenementen in datum en plaats vindt plaats op basis van het afwegingskader van de evenementenvergunning en het evenementenoverzicht*."

Verspreiding van evenementen kan de gemeente nog wellicht in de hand houden, maar de geluidshinder door de cumulatie van verschillende functies in de Rijnhavengebied blijft structureel te hoog en onmogelijk te handhaven. Waar voor de evenementen een verplichte spreiding en rust- en hersteltijd geldt, geldt dat voor de overige geluidsbronnen niet. Met de functiemix in de Rijnhavengebied die de geluidsproducerende activiteiten eigenlijk 24x7 mogelijk maakt (inclusief cruisewezen), is de verwachte belasting dan ook continu aanwezig. Dat vergt een te hoge tol van de huidige en toekomstige bewoners in de vorm van gezondheidsschade.

Bij de berekeningen van de effecten qua geluidhinder worden in het bestemmingsplan onzes inziens meerdere verkeerde aannames en inschattingsfouten gemaakt. Zo wordt onder meer uitgegaan van de aanname dat de havenkant voor de woningen de geluidluwe kant is. Niets is minder waar! Wij zien dat in het bestemmingsplan onvoldoende rekening wordt gehouden met de reflectie van het geluid van het wateroppervlak en de weerkaatsing daarvan van de gebouwen eromheen. Het water draagt het geluid veel harder en verder dan de grond, doordat het water als een spiegel voor het geluid functioneert. De gedempte Rijnhaven wordt veel kleiner dan het nu is, het wateroppervlak wordt omringd met hoge tot zeer hoge torens die een vrij dichte muur aan drie zijden van de haven vormen. Er zal een soort waterputeffect ontstaan waarbij het geluid van de bron zelf meerdere malen versterkt zal worden door de

nagalm als gevolg van de meervoudige reflectie van het water en de bebouwing. De geluidsbelasting op de kadehoogte wordt al hoog en wordt des te sterker voor de hoger gelegen woningen.

Gezien ook de veelheid aan geluidsbronnen aan de kades en op het water – horeca, bezoekers, bewoners, verkeer, etc., – zullen zelfs de 'normale' dagelijkse geluiden ondraagbaar veel herrie veroorzaken, die slechts gedeeltelijk door het groen in het park geabsorbeerd zal worden. Naar verwachting zal de geluidshinder bij evenementen en op drukke dagen onaanvaardbaar niveau bereiken.

Met dit alles is geen rekening gehouden bij het bepalen van de functiemix en van de hoogte van de bebouwing in en rondom de Rijnhaven. Het feit dat wettelijk slechts enkele bronnen genoemd worden die verplicht onderzocht moeten worden (zoals industrielawaai, wegverkeer e.d.), betekent niet dat de overige bronnen én de specifieke omstandigheden (wateroppervlak) niet meegerekend moeten worden.

Bij het geluidhinderonderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan worden dus vooral de wettelijk verplichte geluidsbronnen onderzocht en er wordt daarmee enkel naar de letter van de Wet geluidhinder gehandeld, maar niet naar de geest van de wet. De bedoeling van de wetgever is de bewoners en gebruikers van geluidgevoelige functies te beschermen tegen de geluidsbelasting die schadelijk is voor de gezondheid. ***Als de omgeving door de hoge geluidsbelasting schadelijk is voor onze gezondheid, dan mag die omgeving niet worden gecreëerd of in stand gehouden***.

Helaas is dat precies wat er gebeurt: er wordt in het bestemmingsplan een zeer geluidbelastende functiemix mogelijk gemaakt en er wordt zelfs een besluit hogere waarden Wet geluidhinder voorgesteld, dat deze onwenselijke situatie zou legitimeren. Dat is onbegrijpelijk! Hierboven is al aangegeven dat ***de maatschappelijke behoefte aan die geluidsbelastende functies in het Rijnhavengebied niet is bewezen en niet onderbouwd. Daarmee is het onbegrijpelijk, welke rechtvaardiging er gegeven wordt om de onredelijke, buitenproportionele en zeer schadelijke gezondheidsclaim te leggen op de omwonenden***.

Terugkomend op de bestemming 'evenemententerrein'. Met betrekking tot het bestempelen van de Rijnhaven als een specifiek evenemententerrein merkt het bestemmingsplan het volgende op: 'Het idee bestaat om delen van het Rijnhavenpark, zoals pleinen, het (drijvend) park en waterbekken te benoemen als specifieke evenementenlocatie. Dat kan nu niet gerealiseerd worden, omdat de inrichting van het terrein nog niet vaststaat. Zodoende kan dit terrein niet als locatieprofiel op basis van het Evenementenbeleid worden onderzocht en kunnen geen aantallen en typen evenementen worden vastgesteld."

Deze passage geeft een ambigue indruk: de mogelijkheid tot het bestempelen van de Rijnhaven als een evenemententerrein wordt noch ontkend, noch bevestigd, het besluit hierover wordt verschoven naar het moment dat 'de inrichting van het terrein vaststaat'. Wanneer is dat het geval? Afgelopen maanden zijn het Masterplan Rijnhavenpark en het schetsontwerp Rijnhavenpark is al gepresenteerd. Wat is de status van die plannen? Nog belangrijker: wat is de principiële positie van de gemeente met het oog op de belangen van de omwonenden? Graag willen wij een duidelijk en goed gemotiveerd standpunt voor of tegen de erkenning van het Rijnhavengebied als een specifiek evenemententerrein. Nog belangrijker: wij willen een garantie dat wij, de omwonenden, daarbij maximaal beschermd worden tegen de negatieve effecten daarvan, zoals geluidhinder, bereikbaarheids- en parkeerproblemen, veiligheid, etc.

4.3.4 Deugdelijk onderzoek en motivering afwijzing geluidsbeperkende maatregelen ontbreekt

De vaststelling van hogere geluidswaarden is alleen mogelijk als de geluidsbeperkende maatregelen die in theorie mogelijk zijn om de hoge(re) geluidsbelasting te voorkomen, niet stedenbouwkundig inpasbaar of niet effectief genoeg zijn. Wij menen dat er onvoldoende maatregelen zijn onderzocht en de onderbouwing waarom de wél genoemde maatregelen niet toepasbaar of niet wenselijk zijn, is marginaal. Er wordt te makkelijk een conclusie getrokken dat de maatregelen niet afdoende zijn en overgegaan tot het vaststellen van hogere waarden.

4.6 Strandfunctie en hinder door omgevingsfactoren en gebruikers

Het strand en het park in de Rijnhaven zijn een hartstikke leuk idee. Meer groen én toegang tot het water zijn welkom. Wat ons de zorgen baart is het feit de Rijnhaven een getijdengebied is en de overheersende windrichting tussen zuid en west ligt, waardoor het gedempte deel van de haven met de behoorlijke invloeden van de getijden en windvlagen te maken heeft, zoals verplaatsing van zand, aanspoeling van zwerfafval, etc.

Jarenlang observeren wij de enorme hoeveelheid troep, waaronder grofvuil, die door vloed, vooral bij sterke wind, aangespoed wordt op het talud naast het Nieuwe Luxor Theater. Meerdere malen per jaar razen de sterke windhozen door de haven, waarvan het effect het sterkst is op de Zuidkade. De ligging van het strand is daarom heel ongelukkig en zonder enige afscherming op het water, wordt het strand snel aangetast en vies. Het afdijken zou echter nóg verdere aantasting van het open karakter van de haven betekenen.

Naast het aangespoelde afval wordt ook ongelooflijk veel zwerfafval door de gebruikers gegenereerd. Op de Wilhelminapier is de overlast enorm, ondanks alle moeite die de bewoners en de gemeente doen om dit euvel te bestrijden. Door de veelheid aan rondslingerende etensresten is er sprake van een heuse rattenplaag. Wij verwachten dat de veelheid aan horeca en zwerfafval op en nabij het strand in de Rijnhaven tot dezelfde, zo niet ergere problemen zullen leiden. ***Dit alles betekent dat het onderhoud van een strand goed doordacht moet worden. In het bestemmingsplan wordt nu geen aandacht aan dergelijke aspecten – en de kosten van onderhoud – besteed.***

4.7 Waterkwaliteit en riolering

Het strand is pas leuk als het strand zelf schoon is en het water geschikt is om te zwemmen. Op dit moment is de waterkwaliteit slecht en wij zien niet hoe dat kan veranderen, met alle vervuiling die de rivieren cruisevaart op de Nieuwe Maas met zich meebrengen en de verwarming van het water door de klimaatverandering en verkleining van het wateroppervlak door de demping. Ook de hierboven omschreven zwerfafval dat door de bezoekers (voornamelijk van de horeca) wordt geproduceerd, zal het zwemmen in de haven niet prettiger maken.

In verband met de waterkwaliteit vragen wij ons af hoe de riolering van het strand en van de drijvende constructies in de Rijnhaven wordt geregeld. Aansluitingen op het stadsriool via de kades zien wij niet bij

het FOR-gebouw en de wikkelboats in de Rijnhaven, betekent dat een open riool? Graag willen wij de garanties krijgen dat het afvalwater en uitwerpselen niet in de haven terecht komen.

4.8 Onderhoud en handhaving overlast strand en park: ervaringen van het Nesselander strand

Het creëren van een stadsstrand is een aantrekkelijke gedachte, maar vergt nog meer doordenken. Ervaringen met de stadsstranden elders, zoals in Nesselande, leren dat de uitwerking niet altijd positief is. Graag verwijzen wij naar de 'Afschriftbrief initiatiefnemers en (mede) bewoners nabij Nesselande Strand inzake oproep aan College mbt het nemen van acties, maatregelen, oplossingen mbt veiligheid, overlast en gebruik van recreatie- en woongebied Nesselande Strand' (20bb14833). Daarin worden meerdere aandachtspunten genoemd, die naar ons idee ook voor de Rijnhaven relevant zijn, zoals de reeds genoemde (zwerf)afvalproblematiek, algemene veiligheid, bereikbaarheid en parkeeroverlast, (stank-, rook- en afval)overlast door en brandveiligheid van bbq-gebruik en de noodzaak van strenge handhaving en toezicht op naleving van alle geldende verordeningen, (gedrags)regels, etc.

Veel problemen worden als structureel en hardnekkig aangemerkt. Voorkomen is beter dan genezen: als deugdelijke handhaving en oplossingen voor die problemen achteraf zo lastig blijken te zijn, dan kan er nu nog overwogen worden om de strandfunctie in het Rijnhavengebied te schrappen of de voorziene problemen met veel betere ruimtelijke ordeningsmiddelen te ondervangen. Graag zien wij een deugdelijke uitwerking van dit punt in het bestemmingsplan.

4.9 Bouwhoogtes, windoverlast en bezonning van nieuwe en bestaande gebouwen

4.6.1 Waarom hoogbouw?

Voor de bebouwing in en rondom de Rijnhaven wordt voor de zogenaamde 'onderbouw' de verhoogde 'Rotterdamse laag' van 40 m gehanteerd, waar de 'normale' gemiddelde bebouwingshoogte meestal tussen de 15 en 25 meter zit. Daarnaast wordt er aan alle kades veel hoogbouw voorzien, van 120 tot 250 m.

Als enige verantwoording voor de keuze voor de hogere bouwhoogtes wordt de Hoogbouwvisie aangedragen: Rijnhaven zou passen binnen de zogenoemde 'hoogbouw-as'. Er wordt dus niet gekeken naar de daadwerkelijke vraag naar woningen in hoogbouw, noch naar ruimtelijke effecten en de wenselijkheid van hoogbouw in relatie tot verkeersintensiteit, omgevingshinder, etc. Deze louter 'esthetische' benadering duidt op een weinig zorgvuldige belangenafweging.

4.6.2 Waar hoogbouw?

In paragrafen 2.3.2 en 2.3.3 van het bestemmingsplan wordt het volgende gesteld: "*...meerdere hoogteaccenten, twee per bouwblok, zetten de Rijnhaven op de Rotterdamse skyline. De Hoogbouwvisie staat toe dat er in de Rijnhaven tot 250 meter hoog wordt gebouwd. Volgens het ontwerpbestemmingsplan is dit alleen wenselijk aan de oostzijde nabij Luxor*". Wat er niet bij staat, is waarom een dergelijke toren überhaupt wenselijk is op deze plek en wat de gevolgen van deze ligging zullen zijn voor de

verkeersgeneratie en -doorstroming en voor de bezonning van de bestaande bebouwing, met name voor 't Leidsche Veem, dat al enorm aan zonuren zal moet inboeten door de bouw van The Sax op de Wilhelminapier. De twee torens ontnemen dit pand nagenoeg alle ochtend- en (vroege) middagzonuren, die eigenlijk de enige zonuren zijn die voor de bewoners van 't Leidsche Veem aan de Rijnhavenkant nog resteren.

4.6.3 Hoogbouw en windhinder

Hoge bomen vangen veel wind, hoge gebouwen idem dito. Zoals eerder al is vermeld, ligt de overheersende windrichting tussen zuid en west. Met de gekozen bouwhoogtes en oriëntatie van de bouwblokken, gaat dat veel problemen geven.

De aanzienlijke hoogte van de torens betekent hoge windbelasting en windoverlast voor de woningen. De verhoogde onderlaag van 10 verdiepingen dwars tegen de heersende windrichting in betekent dat ook de onderlaag met volle kracht de windstoten zal krijgen. De hoge bebouwing vormt als het ware een windscherm voor de achterliggende wijk, maar ontvangt zelf de volle mep. Waar voorheen vooral de gebouwen met de niet-wonenfunctie met de windstoten kampten (InHolland, het gerechtshofgebouw), moeten nu de woningen het ontgelden.

De onderbouw aan de Zuidkade vormt een hoge en nagenoeg dichte muur, waardoor de wind, afgeketst met volle kracht van de façades, een draaiende beweging gaat maken (is onze ervaring), waardoor de onderliggende park en strand met windhozen te maken zullen krijgen.

Van zuidwest naar noordoost is ook de oriëntatierichting van de straten tussen de bouwblokken aan de Zuidkade. Die straten zullen door de hoge bebouwing en smalle breedtes met windtunneleffecten te kampen krijgen, zoals de ervaring op de Wilhelminapier leert. Bij sterke wind kunnen de risico's behoorlijk zijn.



Figuur 7: Impressie hoogbouw Rijnhaven. De onderbouw van 40m staat nu niet in verhouding tot de hoogbouw (te laag afgebeeld). In feite vormt ook de onderbouw een windscherm van 10-12 verdiepingen hoog, waardoor de luchtmassa bij sterke wind uit de heersende zuidwestelijke windrichting met grote kracht tegen de woningen aangevoerd wordt.

4.6.4 Hoogbouw en bezonning bestaande gebouwen

Zoals het bestemmingsplan correct constateert in par. 2.3.4, *"bij de vaststelling van bestemmingsplannen of het verlenen van omgevingsvergunningen in afwijking van een bestemmingsplan waarbij sprake is van nieuwbouw van hoge(re) gebouwen, speelt regelmatig de vraag hoe de gevolgen voor de mogelijke afname van bezonning van de bestaande woningen in de nabije omgeving getoetst wordt. Bij de besluitvorming over nieuwbouw moet inzichtelijk worden gemaakt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarbij er een evenwichtige afweging is gemaakt van alle belangen, waaronder de toetsing van de effecten van hoge(re) gebouwen op omringende woningen. [...] In nieuwe bestemmingsplannen zal dit*

afwegingskader een regulier toetsingsinstrument zijn voor het planologisch mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen. Als de bezonning is afgewogen in een bestemmingsplanprocedure en daarin hoge(re) gebouwen mogelijk maakt, hoeft die afweging m.b.t. bezonning niet weer gemaakt worden bij de aanvraag om een omgevingsvergunning bouwen als een plan in het bestemmingsplan past" [spelling en zinsbouw gehandhaafd].

Nu het bestemmingsplan Rijnhaven die afweging wel bevat, wordt het straks bindend voor de omgevingsvergunningen. Wij zien in de onderliggende analyses meerdere probleempunten en vinden het daarom noodzakelijk om de gemaakte afwegingen direct aan de kaak te stellen.

Volgens par. 2.3.4 bevat het Afwegingskader Bezonning een stappenplan met criteria om af te wegen of de effecten van beoogde bebouwing op de bestaande gebouwen acceptabel zijn. "Als de bezonningsafname groter dan 15% is en onder de twee uur komt, moet worden afgewogen of de voordelen van het nieuwbouwplan opwegen tegen de afname van bezonning van bestaande woningen. Het gaat hierbij over een 'proportionele afweging', een 'verdichtingsafweging' en een 'typologische afweging'. Het uitgangspunt voor het Rotterdamse afwegingskader voor bezonning heeft als leidraad de (lichte) TNO-richtlijn en als toetsingsdatum is op 21 september gemeten. Hiermee is de maatgevende periode van 21 maart t/m 21 september beoordeeld".



De zogenaamde 'lichte' TNO-norm houdt in dat de woning ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari -21 oktober (gedurende 8 maanden) moet krijgen, gemeten in midden vensterbank binnenkant raam. Door in het onderzoek met betrekking tot de Rijnhaven een verkorte termijn van 6 maanden te nemen en dan enkel binnen de periode tussen de equinoxen, wordt het beeld vertekend. De zon staat dan het hoogst en de schaduwen zijn het kortst, waardoor de bezonningsafname onderschat wordt.

Figuur 8: Onderzocht gebied bezonning

Op de afbelding in Figuur 8 wordt het onderzocht gebied aangegeven. Merkwaardig genoeg wordt het deel van de Wilhelminapier, waarop de schaduw van de hoogste toren naast het Nieuwe Luxor Theater valt, niet meegenomen. De bezonning van The Sax en 't Leidsche Veem gaat wel degelijk achteruit. Voor 't Leidsche Veem zal de bezonningsafname door de bouw van de Sax en van de 250m-hoge toren aan de andere kant van het Nieuwe Luxor Theater zonder meer boven 15% liggen. Het gaat om een behoorlijk aantal woningen, die nu niet meegeteld worden in de resultaten van het onderzoek. Ook op dit punt zien wij dat de 'versnippering' van plangebieden het mogelijk maakt om de cumulatieve negatieve effecten buiten beeld te houden. Dat is onzorgvuldig.

4.10 Luchtkwaliteit

De reeds besproken verkeersproblemen zullen onvermijdelijk negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast in het Rijnhavengebied en de rest van de Kop van Zuid. Het langzaam rijdend en stilstaand, voor de verkeerslichten op het Wilhelminaplein wachtende en optrekkende verkeer zorgt immers voor veel herrie, stank en een vreselijke luchtkwaliteit.

In het bestemmingsplan wordt het volgende gesteld (par. 6.4.1): 'Uit een verkeersanalyse uitgevoerd voor de bestemmingsplannen Kop van Zuid en Katendrecht blijkt dat circa 35% van het verkeer van/naar het schiereiland Katendrecht over de Posthumalaan/Hillelaan gaat en dat circa 32% van het verkeer van/naar het schiereiland Kop van Zuid over deze route gaat. Voor het bestemmingsplan Rijnhaven is het aannemelijk dat voor de verkeersafwikkeling ongeveer hetzelfde geldt als voor Kop van Zuid. Er is *daarom geen sprake van cumulatie* tussen de ontwikkeling Rijnhaven en de ontwikkelingen op Katendrecht. Met de vaststelling van Kop van Zuid in 2021 zijn de ontwikkelingen in dat plan onderdeel geworden van de autonome ontwikkeling. De verkeerseffecten van die ontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeersmodellen die als uitgangspunt hebben gediend voor de onderzoeken" [cursivering toegevoegd].

De gemaakte conclusies zijn om meerdere redenen problematisch. Ten eerste is er ***wel degelijk sprake van cumulatie***: het feit dat de ontwikkelingen op de Kop van Zuid en Katendrecht al in de verkeersmodellen zijn opgenomen en nu de 'referentiewaarde' vormen, betekent niet dat die effecten juist daarom buiten beschouwing mogen worden gesteld. Zoals hierboven al aangegeven is, de ***versnippering van de plangebieden maakt dergelijke trucjes met referentiewaarden mogelijk en verdoezelt de onderliggende problemen. In dit geval moest voor het hele Rijnhavengebied inclusief Katendrecht en Wilhelminapier het totale effect op de luchtkwaliteit worden beoordeeld.***

Ten tweede moet niet alleen naar het aantal verkeersbewegingen, maar naar soort verkeer worden gekeken. Nu wordt in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met het feit dat het verkeer naar en vanuit de Wilhelminapier over de Posthumalaan/ Hillelaan vooral ***zwaar verkeer*** betreft, dat veel vervuilender is, vooral door slechte doorstroming. Het verkeer rijdt nu al grote delen van de dag stapvoets over de Posthumalaan, in beide richtingen, en de uitstoot van uitlaatgassen van (zwaar)verkeer is daarbij enorm. Straks wordt de doorstroming nog meer beperkt door de bebouwing van de Rijnhaven én grotere verkeersstromen door de verkeersbeperkingen in de Maastunnel. Díe ontwikkelingen zijn niet meegenomen, dus deugen de berekeningen van de luchtwaarden in het bestemmingsplan niet.

5. Suggesties en eisen

Wij stellen voor en verzoeken met klem om de plannen in het Rijnhavengebied – inclusief Katendrecht en Wilhelminapier – in samenhang te bezien, eveneens rekening houdend met de ontwikkelingen elders in de stad die invloed zullen hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van ons woongbedied.

Wij verzoeken met klem om de demping te gebruiken waarvoor het oorspronkelijk bedoeld was: een betere ontsluiting voor de Wilhelminapier. Als de Rijnhaven gedempt wordt, dan stellen wij voor en ***eisen met klem om een bovengrondse of ondergrondse ontsluiting*** te realiseren. ***Een tunnel in het verlengde van de Erasmusbrug onder de Rijnhaven (en mogelijk de Maashaven)*** zal zowel de bovengrondse

Posthumalaan ontzien, als de ontsluitingsproblemen voor de Wilhelminapier en Katendrecht oplossen. ***Zonder een deugdelijke ontsluiting van deze gebieden mogen de plannen wat ons betreft niet doorgaan!***

Mocht een 'echte' tunnel technisch of financieel niet haalbaar zijn, dan is er nog wel een optie om een ondergrondse 'by-pass' te realiseren tussen de parkeergarages op de Wilhelminapier en in de gedempte Rijnhaven, eventueel met een aanvullend parkeerdek, zoals bij de eerste herziening van het bestemmingsplan Kop van Zuid was voorzien. Ook kan een ondergronds rangeerterrein voor de touringcars en vrachtwagens ten behoeve van de Cruise Terminal worden overwogen. Gezien de grote ambities van het cruisebedrijf en de gemeente om cruisevaart de komende twintig jaar aan de stad te binden (waar de bewoners en gebruikers van de Wilhelminapier niet onverdeeld blij mee zijn) door onder meer de walstroom te realiseren, zal dat verkeer hoe dan ook door het plangebied rijden, met alle overlast tot gevolg. Dan maar ondergronds. Zonder een parkeerdek en een ondergrondse bypass zal al dat zware verkeer bijdrage aan het verkeersinfarct op de Posthumalaan en Laan op Zuid.

Daarnaast eisen wij dat voor de woonblokken in de Rijnhaven ***de mogelijkheid tot vrijstelling van de parkeereis wordt afgeschaft***. De parkeernormen voor het centrumgebied zijn al verlaagd en dekken niet volledig de behoeften van de bewoners zelf, laat staan het bezoek. Door een vrijstelling mogelijk te maken doet de gemeente haar bewoners tekort.

Voor het realiseren van het strand en een evenemententerrein kan beter het park in de Maashaven gebruikt worden, waarvoor in maart het Masterplan is gemaakt. Zeker voor evenementen is dat een mooie en logische plek: nabijheid van het cultureel- en uitgaanscentrum in de Maassilo, nabijheid van de metrohalte Maashaven en een goede ligging tussen het centrum en het Zuidplein helpt om de 'cultuuras' beter vorm te geven, om evenemententerreinen beter door de stad te verspreiden, de reeds overbelaste Wilhelminapier te ontzien en beter in de behoeften van de bewoners ten zuiden van de Brielselaan te voorzien. Daarnaast zal die locatie minder overlast voor de omwonenden geven, aangezien er minder omwonenden in de directe nabijheid zijn.

6. Onvrede over het proces

Zoals in de inleiding aangekondigd, willen wij nog graag onze onvrede uiten over het verloop van het besluitvormingsproces rondom de ontwikkeling van het Rijnhavengebied. Het voorgelegde ontwerpbestemmingsplan is nog in de ontwerpfase, maar wordt al uitgevoerd: de dempingswerkzaamheden zijn intussen al begonnen. De omvang van de demping is veel groter te zijn dan hetgeen aan de omwonenden in 2018 ter inspraak is voorgelegd, en dan de strook van 100 m breed vanaf de Tillemakade die volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. Ook al betreft de demping nu de vorming van een zeer flauw hellend onderwatertalud, dit is toch in strijd met het thans geldende bestemmingsplan en is daarom onrechtmatig.

De timing en de omvang van de demping wekken bij ons de indruk dat onze inbreng bij de eerdere inspraak en in deze zienswijze eigenlijk zinloos was en is, en de regels van onder meer de Omgevingswet aan de laars gelapt worden. Voor de demping buiten 100 m ontbreekt immers een juridische grondslag:

zolang het bestemmingsplan Rijnhaven niet is vastgesteld en onherroepelijk is geworden, geldt het bestemmingsplan uit 2009, waarin de Rijnhaven buiten die 100 m-zone als bestemming 'water' heeft.

Volgens de planning zullen de dempingswerkzaamheden al bijna afgerond of in ieder geval zeer vergevorderd zijn op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd wordt, naar verwachting pas in het najaar/ begin winter 2022. Dat betekent dat de gemeenteraad dan geconfronteerd wordt met demping als voldongen feit, en eigenlijk geen andere mogelijkheid zal hebben dan het bestemmingsplan goed te keuren. De inspraak door de burgers en de democratische besluitvorming worden daarmee feitelijk volledig zinloos gemaakt.

De demping die nu al begonnen is, zou *binnen* de grenzen én doelstellingen neergelegd in het vigerende bestemmingsplan – de bouw van de ondergrondse parkeerplaats en ontsluiting ten behoeve van Wilhelminapier met bovengronds een park op de verbrede kade – uiteraard wel mogelijk en legitiem zijn. Voor zover ons bekend is, bleven die beoogde en broodnodige ontwikkelingen afgelopen 13 jaar uit omdat er telkens geen sluitende businesscase mogelijk was. Betekent de reeds aangevangen demping dat de businesscase nu opeens wél sluitend is? Is er iets wat wij, bewoners, nog niet weten? Of betekent de verdergaande demping dat het college ervan uitgaat dat de grote bouwplannen hoe dan ook doorgang zullen vinden, ongeacht wat de burgers er nu van vinden? In beide gevallen krijgen wij nu de indruk dat de burgers en hun vertegenwoordigers in de gemeenteraad niet alle informatie krijgen en niet op een deugdelijke manier betrokken worden bij de besluitvorming.

Kortom, de uitvoering van het plan vóór de vaststelling daarvan is dus in onze ogen onwettig, frustreert en uitholt de inspraak door de burgers (de bewoners hebben de facto niets in te brengen wanneer het proces al gaande of voltooid is), en creëert een oneigenlijke druk op de democratische besluitvorming door de gemeenteraad. Dat vinden wij onacceptabel.

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 31/05/2022
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 22/0012545
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 03/06/2022

Namens de bewoners van Wilhelminapier en Katendrecht

ROTTERDAM

@advancee.nl

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rijnhaven, gedateerd 31/05/2022 hebben wij in goede orde op 02/06/2022 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 22/0012545 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.