Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling
Klimaat, Bouwen, Wonen
Chantal Zeegers

Van: Koen Lakerveld
Telefoon: 06-57999736

Ons kenmerk: M2211-7496 - 22bo7048
Bijlage(n): 6

Onderwerp: Herzien raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Parkhaven (Dit herziene raadsvoorstel vervangt het vorige raadsvoorstel. Het vorige raadsvoorstel komt hiermee te vervallen)

Datum: B&W 30 november 2022

Aan de gemeenteraad

Geachte leden,

Gevraagd besluit:
Samenvattend stellen wij u voor:

1. de zienswijzen met nummer A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A13, A14, A15, A16, A17, B1, B2, B3, B4, B6, B8, C1, C2, C3, C4, C6, C7, C8, C9, D1, D2, D3, D5, D6, D7, D10, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18, D19, D20, D21, D22, D23, E2, E3, E4, E5, E6, E7, F2, F3, F4, G1, G2, G3, G4, G5, G6, H3, H4 (gedeeltelijk) en H5 ongegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer A9, A12 (gedeeltelijk), B5, B7, B9, C5 (gedeeltelijk) en F1 gegrond te verklaren;
3. de zienswijzen met nummer A10, A11, A12 (gedeeltelijk), B10, B11, D4, D8, D9, E1, E8, H1, H2, H4 (gedeeltelijk), H6 en H7 voor kennisgeving aan te nemen;
4. het bestemmingsplan "NL.IMRO.0599.BP2186Parkhaven-on01" met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?
Met de vaststelling van dit bestemmingsplan is er een planologisch kader voor het woningbouwproject 'Parkhaven'.

Het bestemmingsplan zit in de volgende fase: ▼			
Startfase	Concept- en ontwerpfase	Vaststellingsfase	Beroepsfase

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

De raad heeft bij de gebiedsontwikkeling Parkhaven diverse moties en toezeggingen aangenomen. In onderstaande tabel worden de openstaande moties getoond.

Titel motie/ toezegging	Ingediend	Stuknummer
Voorkom verkeer aan de Parkzijde	18-2-21	21bb2496
Ontbrekende schakel recreatieve fietsroute	18-2-21	21bb2495
Levendigheid in de Parkhaven	18-2-21	21bb2491
Touringcars Euromast	30-1-20	20bb1413
Parkhaven – schone lucht van noord naar zuid	30-1-20	20bb1433
Verdeling huur/koop middensegment	30-1-20	20bb1416
TOEZEGGING Parkhaven (lagere huurprijs)	10-2-21	21bb2165

De moties en toezeggingen zijn in bijlage 2 behandeld.

Toelichting:
Aanleiding herzien raadsvoorstel
Het vorige raadsvoorstel bleek een tekstuele omissie te bevatten. Per abuis is in het gevraagde besluit en ontwerpbesluit voorgesteld zienswijze A11 ongegrond te verklaren, terwijl in de Nota zienswijzen (bijlage 5) is voorgesteld deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen. In dit herziene raadsvoorstel is dit aangepast: er wordt nu in het gevraagde besluit en ontwerpbesluit voorgesteld zienswijze A11 voor kennisgeving aan te nemen. Hiermee is het raadsvoorstel in overeenstemming met de Nota zienswijzen. Dit betreft een redactionele wijziging zonder inhoudelijke gevolgen voor het vast te stellen bestemmingsplan. Er zijn geen andere wijzigingen ten opzichte van het vorige raadsvoorstel.

Dit raadsvoorstel bestaat uit zes onderdelen:
1. een inleidend deel waar de inhoudelijke en procesmatige aspecten van het bestemmingsplan beschreven zijn;
2. onze reactie op het advies dat de Gebiedscommissie Centrum heeft uitgebracht op het ontwerpbestemmingsplan;
3. onze reactie op het advies dat de GGD heeft uitgebracht op het concept-ontwerpbestemmingsplan;
4. de Nota zienswijzen waarin een voorstel wordt gedaan voor de beantwoording van de (samengevatte) zienswijzen. Sommige zienswijzen geven aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. De nota zienswijzen is opgenomen in bijlage 1;
5. een voorstel voor een aantal ambtshalve wijzigingen. Dit betreft voornamelijk de onderdelen waarop het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd moet worden;
6. een overzicht van de moties die zijn ingediend tijdens de planvorming voor Parkhaven, een reactie daarop en een voorstel tot afdoen. Zie hiervoor bijlage 2.

1. Aanleiding en inhoud bestemmingsplan
Op 18 februari 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voor het gebied opgestelde Masterplan ParkHaven, waarbij naast de ontwikkeling van woningen ook wordt ingezet op de realisatie van een aantrekkelijke buitenruimte. De ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Scheepvaartkwartier'. Daarom is een

projectbestemmingsplan opgesteld, dat nu als ontwerp gereed is voor terinzagelegging. Het betreft een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte dat gebruik maakt van de mogelijkheden van de Crisis- en herstelwet.

Plangrenzen
Het plangebied wordt globaal begrenst door de Parkhaven, Parkkade, 's-Gravendijkwal/Maastunneltracé en het Drooglever Fortuynplein. Zie onderstaande figuur.

Programma
Het projectbestemmingsplan maakt 650 nieuwe woningen en maximaal 8.625 m² bvo aanvullende functies mogelijk in de vorm van horeca, leisure, kantoren, kleinschalige bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Er moet minimaal 7.250 m² bvo aanvullende functies gerealiseerd worden, en minimaal 2.500 m² van de 7.250 m² bvo moet bestaan uit maatschappelijke voorzieningen. Voor de overige functies is een maximum metrage opgenomen. De aanvullende functies zijn alleen op de begane grond en eerste verdieping toegestaan. Optioneel kan een boetiekhotel met maximaal 50 kamers gerealiseerd worden. De nieuwbouw bestaat uit drie gebouwen ten noorden van de Euromast en vijf gebouwen ten zuiden van de Euromast. De bouwhoogte varieert van 26 tot 70 meter.

Opzet
Het bestemmingsplan sluit nauw aan bij het Masterplan en is gedetailleerd van opzet. Voor de nieuwbouwvolumes is per gebouw een strak bestemmingsvlak opgenomen dat vrijwel één op één aansluit op het Masterplan. Ook de maximale bouwhoogte is gedetailleerd vastgelegd. Hierdoor wordt bijvoorbeeld gewaarborgd dat er setbacks gerealiseerd worden. Aanvullende stedenbouwkundige regels zijn opgenomen in het Beleidskader (zie passage 'verbrede reikwijdte'). Het aanvullende programma met niet-woonfuncties is per gebouw vastgelegd. Ook de locatie van de toekomstige parkeergarages is vastgelegd, net als de nieuwe locatie van de te verplaatsen midgetgolfbaan. De bestemming van de bestaande bebouwing in het plangebied (Euromast en Maastunnelgebouwen) is één op één overgenomen uit het geldende bestemmingsplan. Hier is dus geen verandering in bouw- en gebruiksmogelijkheden. Dit zijn (Rijks-)monumenten, hiervan blijft de monumentale status ongewijzigd. De

toekomstige ontsluiting heeft een verkeersbestemming en de rest van het plangebied heeft de bestemming Groen. Binnen deze bestemming kan de nieuwe openbare ruimte aangelegd worden. Ook is het laden en lossen van de bestaande schepen toegestaan binnen deze bestemming.

Bestemmingsplan verbrede reikwijdte: duurzaamheid en stedenbouw
Het Masterplan Parkhaven schrijft een hoog ambitieniveau voor met betrekking tot duurzaamheid en stedenbouw. Daarom is het bestemmingsplan bij het Rijk aangemeld als bestemmingsplan verbrede reikwijdte op grond van artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Een bestemmingsplan verbrede reikwijdte biedt mogelijkheden om extra regels vast te leggen ten opzichte van een regulier bestemmingsplan. In eerste instantie was het de bedoeling om alleen regels over duurzaamheid op te nemen. Toen het mogelijk bleek om ook over andere aspecten regels op te nemen is dit aangevuld met regels om de stedenbouwkundige kwaliteit te borgen. De regels zorgen ervoor dat de ambities uit het Masterplan ook publiekrechtelijk doorwerken. Onderstaand een korte beschrijving van de regels.

- Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit. Er zijn regels vastgelegd over o.a. de afstand tussen de gebouwen, gevelopbouw, plinthoogte, setbacks, terugspringende geveldelen en bezonning. Deze regels zorgen er mede voor dat de waarden van het cultuurhistorische ensemble Euromast, Maastunneltracé en ventilatiegebouw goed beschermd worden;
- Duurzaamheid en mobiliteit. Er zijn regels opgenomen over o.a. circulariteit, waterhuishouding, parkeerplaatsen voor elektrische auto's en natuurinclusief bouwen. De regels zorgen er onder andere voor dat ingezet wordt op minimaal energieverbruik, er gebruik gemaakt wordt van duurzame mobiliteit en dat er klimaat- en natuur inclusief gebouwd wordt.

Afwijkingen bestemmingsplan ten opzichte van Masterplan Parkhaven
Het vastgestelde Masterplan Parkhaven is nagenoeg één op één vertaald in het ontwerpbestemmingsplan. Drie kleine aspecten wijken enigszins af: ook woningen aan de oostzijde van het op één na meest zuidelijke gebouw in plaats van kantoren, maximaal 650 woningen in het bestemmingsplan in plaats van maximaal 630 op basis van het Masterplan en iets ruimere bouwvlakken dan het masterplan om bij de architectonische uitwerking van de gebouwen nog enige bewegingsruimte te hebben. Bij het op één na zuidelijkste gebouw waren in eerste instantie kantoren gepland omdat de luchtkwaliteit niet aan de normen voldeed. Nader onderzoek heeft aangetoond dat de luchtkwaliteit toch goed genoeg is om woningen toe te staan.

De zienswijzen geven aanleiding om aan de raad voor te stellen op nog twee punten af te wijken van het Masterplan, en het bestemmingsplan op deze onderdelen aan te passen.

- Op basis van het Masterplan wordt voorzien in twee parkeerplaatsen voor touringcars bij de Euromast. De ondernemers hebben hun zorgen hierover geuit omdat er nu vijf parkeerplaatsen aanwezig zijn. De raad wordt voorgesteld de zorgen gegrond te verklaren en in totaal acht parkeerplaatsen te realiseren: vier nabij de Euromast aan de Parkhaven en vier op aan de Parkkade (buiten het plangebied). Deze parkeerplaatsen passen binnen de verkeersbestemming van het daar geldende bestemmingsplan;

- Het Masterplan gaat uit van twee éénlaagse parkeerbakken. De ondernemers hebben hun zorgen geuit over het eerder beoogde aantal parkeerplaatsen (minimaal 360). Met de ontwikkelcombinatie is nu overeengekomen dat er meer parkeerplaatsen worden aangelegd: maximaal 440. Om dit aantal te realiseren moeten één of twee van de parkeerbakken dubbellaags worden uitgevoerd. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen.

Milieu en m.e.r.-beoordeling
Er ligt een groot aantal milieuonderzoeken ten grondslag aan dit bestemmingsplan. Er is onderzoek gedaan naar de milieuaspecten verkeersgeneratie, water, milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, archeologie, cultuurhistorie, flora en fauna, stikstofdepositie, duurzaamheid en energie.

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) geldt geen directe MER-plicht voor de ontwikkeling van Parkhaven. Dit komt omdat de ontwikkeling van ca. 650 woningen en het aanvullende gemengde programma niet voorkomt op de lijst met activiteiten en gevallen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. De ontwikkeling van nieuwe woningen en stedelijke voorzieningen komt wel voor in de lijst met activiteiten en gevallen van onderdeel D van het Besluit m.e.r. (als zogenaamd stedelijk ontwikkelingsproject). Voor deze projecten zijn drempelwaarden opgenomen: indien er meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied mogelijk gemaakt worden geldt een formele m.e.r.-beoordelingsplicht, indien het er minder zijn geldt een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. De inhoud van de beoordelingen is hetzelfde, alleen de procedure en vereisten verschillen. Uit de formele dan wel vormvrije beoordeling volgt of er sprake is van significante milieueffecten en of een MER noodzakelijk is. Als uit de beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen te verwachten zijn kan B&W besluiten geen MER op te stellen.

Voor Parkhaven is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Uit deze beoordeling, die gebaseerd is op de bovengenoemde milieuonderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd, volgt dat de ontwikkeling geen significante effecten heeft op het milieu en dat het opstellen van een Milieu Effect rapportage (MER) niet nodig is. Dit is geformaliseerd in het m.e.r.-beoordelingsbesluit dat door de DCMR is opgesteld en dat vastgesteld is bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 15 februari 2021. Het besluit is als bijlage van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

2. Reactie gebiedscommissie Centrum

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is de gebiedscommissie gevraagd een gekwalificeerd advies te geven, conform de toen nog geldende werkafspraken. De gebiedscommissie heeft haar advies in de vergadering van 10 maart 2022 vastgesteld. Het advies is als volgt.

De gebiedscommissie geeft aan dat zij meermaals in meerderheid tegen het project Parkhaven heeft gestemd. Desondanks worden de volgende aandachtspunten meegegeven.

1. Er wordt gepleit voor meer ambitie ten aanzien van vergroening. Dit kan door een verdubbeling van het groen dat nu gepland staat, plaats bieden aan ongerepte natuur, vleermuis- en vogelkasten en het planten van oudere bomen die nu in het gemeentelijk depot staan;
2. De vrees is dat de woningbouw de verkeerssituatie zal verslechteren met name bij de afwikkeling van het verkeer op de Westzeedijk. Er wordt geadviseerd in het kader van de nieuwbouw een verkeerscirculatieplan te maken vanwege de problemen die er in de huidige situatie al zijn in het Scheepvaartkwartier;
3. De woningsegmentering is verouderd en niet meer verantwoord. De gebiedscommissie pleit voor minimaal 30% sociale huur in woningaantal of vloeroppervlak;
4. Er wordt gepleit voor zo duurzaam mogelijk bouwen volgens de nieuwste technologieën. Vanwege de problematiek rond hittestress moet ook gekeken worden naar de kleur van de gebouwen.

Reactie
Wij danken de gebiedscommissie voor haar advies en willen hier graag als onderstaand op reageren.

1. Minimaal het nu aanwezige aantal vierkante meters groen en het aantal bomen komt in de toekomstige situatie terug, conform de uitgangspunten van het Masterplan. De nu stenige kade krijgt een groene inrichting en wordt een aantrekkelijk openbaar verblijfsgebied aan het water. Voor de exacte uitwerking en verschijningsvorm van het groen wordt een Inrichtingsplan opgesteld. De wijkraad zal hierbij betrokken worden. Op basis van het Masterplan bestaat de ambitie ca. 300 nieuwe bomen aan te planten in het hele plangebied. In het kader van het Inrichtingsplan zal onderzocht worden of hiervoor bomen uit het depot gebruikt kunnen worden. Verder bevat het bestemmingsplan beleidsregels die er voor zorgen dat de nieuwbouw natuur-inclusief uitgevoerd wordt. Het Masterplan bevat een verdere uitwerking hiervan, bijvoorbeeld door te beschrijven welke bomensoorten gepland gaan worden om de biodiversiteit te vergroten. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen zal de stadsecoloog worden betrokken. En er zal gekeken worden met de kadebeheerder welk type grond op de kade kan worden ingepast.
2. De zorgen over de verkeerssituatie zijn door ook door meerdere reclamanten verwoord. Zoals ook in de beantwoording van deze zienswijzen is aangegeven, wordt dit mede veroorzaakt door het AFM-systeem in de Maastunnel. Dit is een zelfregulerend systeem om een minimale, veilige doorstroomsnelheid in de Maastunnel te realiseren. Als gevolg van de AFM-systeem ontstaan langere wachtrijen op de wegen naar de Maastunnel, waaronder de Westzeedijk. De vertraging die hierdoor optreedt is kortdurend en komt vrijwel alleen voor tijdens spitsuren. De werking van het AFM-systeem wordt gemonitord. Er worden compenserende maatregelen getroffen om de verkeerssituatie te verbeteren, zoals door de Maastunnelcorridor in te richten met een nieuwe verbinding voor hoogwaardig

openbaar vervoer (HOV).
De ontwikkeling van Parkhaven maakt onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan (VCP) uit 2020 waar ook andere projecten in de omgeving in zitten.
Aanvullend is uitgebreid onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de gebiedsontwikkeling. De ontwikkeling van Parkhaven is verkeerskundig gezien verantwoord, zoals blijkt uit het onderzoek en het VCP. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de doorstroming na realisatie van de nieuwbouw acceptabel is, ook in het Scheepvaartkwartier. Het verkeersonderzoek laat verder zien dat realisatie van de gebiedsontwikkeling Parkhaven zeer beperkt invloed heeft op de bereikbaarheid van de omgeving.

3. Het aandeel sociale huurwoningen (20%) is overeenkomstig het Coalitieakkoord 2018, dat ten tijde van de vaststelling van het Masterplan van kracht was. De woningsegmentering is ook vastgelegd in het Ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal, dat op 30 januari 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Hierin is ook vastgelegd dat 30% van de woningen in de categorie middenhuur worden gerealiseerd. Het huidige coalitieakkoord gaat uit van een andere segmentering. Maar in het huidige coalitieakkoord is ook vastgelegd dat afspraken met ontwikkelaars die gebaseerd zijn op het oude coalitieakkoord, blijven gelden. Wij houden dan ook vast aan deze afspraken, en zijn van mening dat de afgesproken verdeling aansluit bij de vraag vanuit de markt.
4. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat sprake moet zijn van een duurzame ontwikkeling. Die open norm wordt in de beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit nader omschreven. Van een duurzame ontwikkeling is sprake als aan een vijftal uitgangspunten wordt voldaan. Eén van die uitgangspunten heeft betrekking op het klimaatadaptief bouwen, met de thema's hitte, droogte en overstromingen wordt invulling gegeven aan klimaatadaptatie. Bij toetsing aan deze regels zal gekeken worden naar de kleur van de gebouwen.

3. Reactie GGD op concept-ontwerpbestemmingsplan

De GGD is vanaf Masterplan-fase van het project Parkhaven betrokken bij de planvorming. Tijdens het wettelijk vooroverleg (medio 2021) is de GGD gevraagd ambtelijk advies te geven op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Dit is geen formeel advies zoals wij van de wettelijke overlegpartners zoals het Hoogheemraadschap en de Provincie vragen. De reactie van de GGD heeft vooral betrekking op de aspecten geluid en luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid. Wij hebben de reactie van de GGD meegenomen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan en hierover hebben tussentijds overleggen over plaatsgevonden. De GGD heeft een schriftelijke reactie op haar advies gekregen. Onderstaand een beknopte samenvatting van het advies en onze reactie daarop.

Geluid

In algemene geeft de GGD aan dat de locatie een hoge, alzijdige geluidbelasting kent die aandacht vraagt. Geluidhinder kan gezondheidsklachten veroorzaken. De GGD adviseert om in ieder geval voor elke woning een goed binnenniveau (33dB) en een stille zijde te realiseren. Wij onderschrijven dit en er is een maatregelenpakket samengesteld om toekomstige bewoners zo goed mogelijk te beschermen tegen geluid. Er is een verplichte binnenwaarde van 33 dB opgenomen die ervoor zorgt dat de woningen ook voor niet-wettelijke geluidbronnen geïsoleerd worden. Er komen geluidsabsorberende plafonds en

geluidluwe gemeenschappelijke buitenruimtes. Een deel van de woningen heeft actieve koeling, zwevende dekvloeren en 30% meer ventilatie dan in het bouwbesluit verplicht stelt als compensatie voor de hogere geluidbelasting.

Luchtkwaliteit
De GGD vraagt aandacht voor de luchtkwaliteit ter plaatse. De woongebouwen staan vrij dicht op de Maastunnelcorridor en daarom geeft de GGD een aantal aanbevelingen, onder andere ten aanzien van de plaatsing van installaties voor de luchtaanzuiging. Hoewel geactualiseerde onderzoeken aantonen dat aan de wettelijke normen wordt voldaan, erkennen wij dat luchtkwaliteit een aandachtspunt is.
Bij de uitwerking van de bouwplannen zal rekening gehouden worden met de aanzuiging in relatie tot de luchtkwaliteit. De aanzuiging zal in ieder geval niet aan de zijde van de Maastunnelcorridor komen. Hiervoor is ook een beleidsregel in het bestemmingsplan opgenomen.

4. Zienswijzen

In bijlage 1 is de Nota zienswijzen opgenomen waarin de zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een voorstel voor beantwoording. De terinzagelegging heeft geresulteerd in 109 (schriftelijke) zienswijzen. De meeste zienswijzen hebben betrekking op de thema's cultuurhistorie, het (veronderstelde) verdwijnen van groen, de effecten van de woningbouw op de verkeerssituatie, het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de kade, de algemene wens om de kade vrij te houden van bebouwing, de milieueffecten en de gevolgen voor de ondernemers in het gebied. Zes zienswijzen geven aanleiding de raad voor te stellen het bestemmingsplan aan te passen:

- Zienswijze A9: binnen de groenbestemming aan de kade worden toegangswegen en -paden en laad- en losruimtes voor de schepen in de Parkhaven mogelijk gemaakt;
- Zienswijze A12: de ondergeschikte horeca bij de midgetgolfbaan wordt positief bestemd;
- Zienswijze B7/F1: binnen het plangebied worden nu vier parkeerplaatsen voor touringcars mogelijk gemaakt (en er komen nog eens vier parkeerplaatsen buiten het plangebied), in plaats van de eerder beoogde twee parkeerplaatsen;
- Zienswijze B9: er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de 200 nu bestaande kadeparkeerplaatsen hoe dan ook terugkomen in de nieuwe parkeergarage;
- Zienswijze C5: de aanduiding voor de voetgangersbrug over het Maastunneltracé wordt vergroot en er wordt een regeling opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

5. Ambtshalve wijzigingen

Hier onder volgt een voorstel voor een aantal ambtshalve wijzigingen. Er zijn verschillende aanleidingen voor de voorgestelde wijzigingen. De aanleiding staat per wijziging beschreven.

<u>A.1 Redactionele wijzigingen</u>
Wij stellen u voor om ondergeschikte, redactionele wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren, welke geen juridische gevolgen hebben voor de uitvoering van het plan.

A2. Aanpassing van het niet-woonprogramma

In het ontwerpbestemmingsplan is gezamenlijk een totaal metrage van 15.700 m² bvo opgenomen voor de functies horeca, leisure, kantoren, bedrijven t/m categorie 2 en maatschappelijke voorzieningen. Dit maximum programma is afkomstig uit het Masterplan. Nadarere uitwerking van de plannen heeft geleid tot een lager maximum programma van 8.625 m². In de (deels geactualiseerde) milieuonderzoeken is ook rekening gehouden met dit programma. Wij stellen daarom voor het gemengde programma te maximeren op 8.625 m².

Regels

Artikel 7 (Wonen) lid 7.3.2 (voorwaarden niet-woon functies) sub 'b' wordt als volgt aangepast:

b. het totale bruto vloeroppervlak van de functies mag niet meer bedragen dan ~~15.700~~ *8.625 m²*, en niet minder dan 7.250 m².

Toelichting

- Paragraaf 2.4 (ladder duurzame verstedelijking) wordt aangepast op het bovenstaande, in die zin dat beschreven wordt dat het gemengde programma nu 8.625 m² bedraagt;
- Paragraaf 4.4 (luchtkwaliteit) wordt aangepast op het bovenstaande, in die zin dat beschreven wordt dat het gemengde programma nu 8.625 m² bedraagt;
- Paragraaf 4.11 (Besluit m.e.r.) wordt aangepast op het bovenstaande, in die zin dat beschreven wordt dat het gemengde programma nu 8.625 m² bedraagt;

A3. Regels over dakopbouwen en bouwwerken op het dak.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn per abuis geen regels opgenomen over dakopbouwen en andere bouwwerken op het dak. Wij stellen voor dat alsnog te doen. De bepalingen sluiten aan bij de ontwerpuitgangspunten uit het Masterplan.

Regels

Aan artikel 7 (Wonen), lid 2 (bouwregels) wordt een niet sublid 7.2.4 toegevoegd, luidende:

7.2.4 Daken

a. gebouwen op daken zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van dakopgangen ten behoeve van de betreding van het dak, en zijn niet hoger dan 3 meter en niet groter dan 15 m²
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde op daken zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van pergola's, installatiepijpen voor ontluchting en glazenwasinstallaties en zijn niet hoger dan 3 meter.

A4. Hogere waardenbesluit – zienswijzen

Er zijn twee zienswijzen ingediend op het ontwerp-hogere waarden besluit. De zienswijzen zijn door de DCMR beantwoord en niet-ontvankelijk verklaard in het hogere waarden besluit. Ze zijn niet-ontvankelijk verklaard omdat er geen inhoudelijke argumenten zijn gegeven om het besluit aan te passen. De indieners ageren tegen de ontwikkeling in totaliteit. Ook hierop moet het ontwerp-hogere waardenbesluit aangepast worden. Wij stellen daarom de volgende wijziging voor.

Regels
Bijlage 3 van de regels (ontwerpbesluit hogere waarden) wordt aangevuld met een beantwoording van de zienswijzen.

A5. Hogere waardenbesluit – compenserende maatregelen
Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de vaststelling is een pakket compenserende maatregelen ten aanzien van geluid uitgewerkt. Vanwege de stedenbouwkundige opzet de geluidbronnen in de omgeving zijn de gebouwen vrijwel alzijdig geluidbelast.
Het is daarom belangrijk om maatregelen te treffen om een goed akoestisch klimaat te creëren. Dit is ook noodzakelijk vanwege het gemeentelijke Ontheffingenbeleid hogere waarden. Er kan namelijk niet overal voldaan worden aan het uitgangspunt dat elke woning beschikt over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte. De ontwikkelaars hebben een pakket maatregelen bedacht om het akoestisch klimaat bij de woningen zo veel mogelijk te verbeteren. Wanneer er geen geluidluwe gevel aanwezig is hebben de woningen ter compensatie actieve koeling, zwevende dekvloeren en 30% meer ventilatie dan in het bouwbesluit verplicht stelt. Wanneer er geen geluidluwe buitenruimte aanwezig is hebben de woningen ter compensatie een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte en balkons dan wel loggia's met een gesloten borstwering met een hoogte van 1,2 m en een geluidsabsorberend plafond.

Het gaat om concrete maatregelen die het woongenot vergroten en het akoestisch klimaat verbeteren. Het compensatiepakket is geaccordeerd door DCMR en zal juridisch geborgd worden via het hogere waardenbesluit. Het ontwerp-besluit hogere waarden moet daarom aangepast worden op het bovenstaande. Wij stellen ook voor in een afwijkingsbevoegdheid op te nemen om af te wijken van deze compenserende maatregelen. Hierdoor ontstaat ook ruimte voor andere compenserende maatregelen. Dit kan handig zijn omdat de omgevingsvergunning voor het bouwen pas over enkele jaren wordt aangevraagd. Mogelijk zijn er dan nieuwe oplossingen voorhanden. In de afwijkingsregels is opgenomen dat eventuele andere compenserende maatregelen alleen toegestaan zijn indien ze een vergelijkbaar positief effect op de woonkwaliteit en/of het akoestisch klimaat hebben. Ook moet het afwijken door DCMR geaccordeerd worden.

Daarnaast stond in het ontwerp-besluit beschreven dat er bij alle woningen loggia's gerealiseerd zouden worden. Om stedenbouwkundige redenen is van dit standpunt afgestapt. Ook zorgt een loggia niet per se voor extra woonkwaliteit. Ook dit moet aangepast worden in het definitieve hogere waardenbesluit. Overigens wijzigen de voorgestelde hogere waarden zelf (in decibellen) niet. Wij stellen daarom de volgende wijzigingen voor.

Regels
- Bijlage 3 van de regels (ontwerpbesluit hogere waarden) wordt aangevuld met bovengenoemde maatregelen en compenserende maatregelen. De passage over de loggia's wordt geschrapt;
- Aan artikel 7 (Wonen) wordt een nieuw lid 7.4 (afwijken van de gebruiksregels) toegevoegd, luidende:

Burgemeester en wethouders kunnen – gehoord de milieudeskundige – bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.3.4 terzake van de in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder opgenomen compenserende maatregelen, indien de maatregelen een beter of vergelijkbaar positief effect op de woonkwaliteit en/of het akoestisch klimaat hebben.

Toelichting
Paragraaf 4.3 (geluid) wordt op het bovenstaande aangepast.

A6. Beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit
In de beleidsregels, die in aanvulling op de bestemmingsregels gelden, staat ten aanzien van gezondheid het volgende beschreven: Woningen hebben een slaapkamer en buitenruimte aan een geluidluwe gevel, of ter plaatse van de geluid belaste gevels aan een buitenruimte die middels glazen balkonhek en/of glazen vouwwand geluidluw is uitgevoerd. Zoals ook bij A4 beschreven heeft nader onderzoek uitgewezen dat niet aan het uitgangspunt kan worden voldaan dat elke woning een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte heeft. Ook is afgestapt van het principe dat elke woning een loggia heeft. Er kan dus niet bij elke woning voldaan worden aan bovengenoemde regel. Wij stellen daarom voor deze regel te schrappen en het bestemmingsplan als onderstaand aan te passen. Daar tegenover staat een pakket met compenserende maatregelen om de woon- en akoestische kwaliteit te verbeteren.

Regels
Uit bijlage 2 (beleidsregels) wordt de onderstaande passage geschrapt.
'Woningen hebben een slaapkamer en buitenruimte aan een geluidluwe gevel, of ter plaatse van de geluid belaste gevels een buitenruimte die middels glazen balkonhek en/of glazen vouwwand geluidluw is uitgevoerd'.

A7. Verkeersonderzoek plus onderzoeken luchtkwaliteit en wegverkeerslawaai
Verkeersonderzoek
Het verkeersonderzoek van het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op het regionale verkeersmodel 2.8. Tussen terinzagelegging en vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan is er een nieuw model van kracht geworden: versie 2.10. Wij hebben het verkeersonderzoek hierop geactualiseerd. Daarnaast is het maximale programma doorgerekend (650 woningen en 8.625 m^2 voorzieningen) en is het aantal parkeerplaatsen in het model verhoogd tot een theoretisch maximum van 515. Het minimum aantal parkeerplaatsen is 360 (160 voor de nieuwbouw en 200 te compenseren kadeparkeerplaatsen). Met de ontwikkelaar is afgesproken dat er maximaal 440 parkeerplaatsen gerealiseerd worden om dubbelgebruik van parkeerplaatsen zo veel mogelijk te voorkomen. Het bestemmingsplan biedt echter planologische ruimte om nog meer parkeerplaatsen te realiseren. Daarom is het noodzakelijk dat in de milieuonderzoeken ook rekening gehouden is met een hoger aantal.

In het eerdere onderzoek is gerekend met 366 parkeerplaatsen, het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de parkeerberekening voor het nieuwbouwprogramma op basis van het parkeerbeleid uit 2018 dat destijds van kracht was (166 parkeerplaatsen)

plus de 200 te compenseren parkeerplaatsen voor de kade. Het theoretisch maximum van 515 dat gekozen is in het geactualiseerde onderzoek is het aantal parkeerplaatsen dat voortkomt uit het nieuwbouwprogramma wanneer geen enkele reductiefactor uit het parkeerbeleid toegepast wordt (315 parkeerplaatsen), plus de 200 kadeparkeerplaatsen. Voorbeelden van reductiefactoren zijn de nabijheid van OV, dubbelgebruik van parkeerplaatsen en het aanbieden van deelmobiliteit. In de praktijk zal echter wel degelijk gebruik gemaakt worden van reductiefactoren omdat ingezet wordt op duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld door het aanbieden van deelmobiliteit.

De uitkomst van het geactualiseerde verkeersonderzoek is dat het aantal autoritten per etmaal stijgt van 1.530 naar 1.600. De stijging komt voort uit het hogere aantal parkeerplaatsen waarmee gerekend is (515 versus 366), deze genereren meer autoritten. De stijging wordt weer beperkt door het toepassen van het nieuwe verkeersmodel (versie 2.10). Het nieuwe verkeersmodel laat bij alle Rotterdamse projecten een daling van het aantal autoritten zien. Dit komt omdat het nieuwe model meer rekening houdt met verandering van reisgedrag zoals een toename van het gebruik van het OV en de fiets. De stijging van het aantal autoritten is dus relatief beperkt, ondanks het hogere aantal parkeerplaatsen. De stijging van het aantal autoritten zorgt ook niet voor wezenlijk andere conclusies dan het eerdere onderzoek. Op basis van het nieuwe onderzoek blijkt wel dat het verkeer met name in noordelijke richting gaat/uit het noordelijke richting komt. De conclusie van het eerdere onderzoek was dat het verkeer ook in oostelijke richting gaat/uit oostelijke richting komt, via de Parkkade. De conclusies van het nieuwe onderzoek zijn dus gunstiger voor het Scheepvaartkwartier. Omdat het verkeer nu meer in noordelijke richting gaat/uit het noordelijke richting komt is wel een extra verkeerslicht nodig is om blokkade van de uitgang van de parkeergarage te voorkomen. Dit extra verkeerslicht is alleen in werking als lussen in de weg een 'file' detecteren voor de verkeerslichten bij de aansluiting van de Parkhaven op het Droogleever Fortuynplein. In de beantwoording van zienswijze B2 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de uitkomsten van het nieuwe rapport.

Akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit
Het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai maakt gebruik van de uitkomsten van het onderzoek naar mobiliteit. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is namelijk mede bepalend voor de geluidbelasting op de nieuwbouw, naast de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door het bestaande verkeer. Hetzelfde geldt voor het onderzoek naar luchtkwaliteit. De verkeersgeneratie zorgt voor uitstoot die samen met de uitstoot van het bestaande verkeer de luchtkwaliteit bepaalt. Ook deze onderzoeken hebben wij daarom geactualiseerd.

De uitkomst van het akoestisch onderzoek is dat er geen veranderingen optreden in de berekende geluidbelasting op de nieuwbouw. De eerdere hogere waarden blijven daarom ook van kracht. Het akoestisch onderzoek is ook aangevuld op de compenserende maatregelen die nu opgenomen worden in het hogere waarden-besluit (zie A5). Het onderzoek naar luchtkwaliteit wijst uit dat ter plaatse van de gevels van de beoogde torens in alle relevante toekomstige jaren voldaan wordt aan alle luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer. Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn er dus geen belemmeringen voor de realisering van de woningen.

Toelichting

- Bijlage 1 van de toelichting (verkeersonderzoek) wordt vervangen door het geactualiseerde verkeersonderzoek;
- Bijlage 4 van de toelichting (akoestisch onderzoek wegverkeer- en industrielawaai) wordt vervangen door het geactualiseerde akoestisch onderzoek;
- Bijlage 5 van de toelichting (onderzoek luchtkwaliteit) wordt vervangen door het geactualiseerde onderzoek luchtkwaliteit;
- Paragraaf 3.3 (bereikbaarheid en parkeren) wordt aangepast op het geactualiseerde verkeersonderzoek;
- In paragraaf 4.3 (geluid) wordt de voetnoot over het akoestisch onderzoek aangepast;
- In paragraaf 4.4 (Natuur) wordt de voetnoot over het onderzoek luchtkwaliteit aangepast.

A8. Onderzoek stikstofdepositie

Het onderzoek naar stikstofdepositie voor de gebruiksfase is geactualiseerd op basis van de uitkomsten van het onder 'A7' genoemde verkeersonderzoek. Het onderzoek wijst uit dat er geen toename is van stikstofdepositie door het project Parkhaven. Dit wees het vorige onderzoek ook uit. Als gevolg van een recentelijke Raad van State-uitspraak (Porthos) moet nu ook de aanlegfase doorgerekend worden op stikstofdepositie. Dit is voor Parkhaven gedaan en de uitkomst is 0,00 mol/ha. Dit betekent dat nader onderzoek of maatregelen niet nodig zijn en het aspect stikstofdepositie geen belemmering is voor het bestemmingsplan. Wij stellen voor het onderzoek naar de gebruiksfase te vervangen door het geactualiseerde onderzoek, waarin ook de resultaten van de aanlegfase verwerkt zijn.

Toelichting

- Bijlage 11 van de toelichting (Aerius berekening stikstofdepositie) wordt vervangen door het geactualiseerde onderzoek;
- In paragraaf 4.9 (Natuur) wordt de voetnoot over het onderzoek aangepast, en wordt een passage over de aanlegfase toegevoegd.

A9. Onderzoek nest- en scheepvaartgeluid

In het ontwerpbestemmingsplan is onderzoek gedaan naar verschillende geluidsbronnen: industriegeluid, wegverkeersgeluid, nestgeluid (geluid van afgemeerde schepen), scheepvaartgeluid (geluid van varende schepen over de Nieuwe Maas), horecageluid (muziekgeluid vanuit de Euromast en New Ocean Paradise) en terrasgeluid (terras Euromast en nieuwe terrassen bij de nieuwbouw). Voor het wegverkeers-, industrie-, terras- en horecageluid zijn onderzoeken in de bijlagen van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Het uitgevoerde onderzoek naar scheepvaart- en nestgeluid gaf aanleiding tot vervolgonderzoek. De uitkomsten waren niet representatief en zijn daarom niet bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Dit is ook vermeld in de toelichting en om te borgen dat toch rekening gehouden wordt met deze geluidbronnen is een voorwaardelijke

bepaling opgenomen. Deze houdt in dat de gevelisolatie dusdanig moet zijn dat er binnen in de woningen niet meer dan 33 dB mag optreden.

Tussen terinzagelegging en vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de onderzoeken naar scheepvaart- en nestgeluid verder uitgewerkt. Hiervoor zijn o.a. geluidmetingen uitgevoerd. De metingen wijzen uit dat de eerder berekende waarden voor scheepvaartgeluid waarschijnlijk te hoog zijn. Met het Havenbedrijf wordt nader uitgewerkt hoe de meetgegevens in de toekomst gebruikt kunnen worden. Vooralsnog is in de onderzoeken uitgegaan van de eerdere (worst-case) waarden.
Op het moment dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd kan eventueel met lagere waarden gerekend worden.

Specifiek voor het nestgeluid is met het Havenbedrijf een traject opgezet om walstroom te realiseren aan de Parkkade. Volgens de planning van dat traject is er zicht op realisatie van walstroom in 2024. Zonder walstroom is de geluidbelasting van de daar aangemeerde schepen dermate hoog dat vergaande isolatiemaatregelen nodig zijn. Met walstroom daalt de geluidbelasting substantieel zodat conventionele isolatiemaatregelen volstaan. Zie ook de beantwoording van de zienswijze van het Havenbedrijf (D4). Overigens is er na realisatie van walstroom nog steeds enige geluidbelasting als gevolg van nestgeluid vanuit Waal-Eemhaven en Maas-Rijnhaven.

Nu er een representatief beeld is van de geluidbelasting van het scheepvaart- en nestgeluid kan het onderzoek naar deze geluidbronnen toegevoegd worden aan het bestemmingsplan en kan de toelichting hierop aangepast worden. Dit is een integraal onderzoek waar het onderzoek naar stemgeluid van terrassen ook onderdeel van uit maakt. Het onderzoek naar stemgeluid was in het ontwerpbestemmingsplan al onderdeel van het onderzoek naar horecageluid, maar omwille van de overzichtelijkheid is het overgeheveld naar het onderzoek naar scheepvaart- en nestgeluid. Stemgeluid, nestgeluid en scheepvaartgeluid zijn namelijk alle drie zogenaamde niet-wettelijke geluidbronnen. Onderzoek naar deze geluidbronnen wordt uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening en niet in het kader van geluidwetgeving omdat er geen wetgeving is die op deze bronnen ziet. Wegverkeersgeluid, industriegeluid en muziekgeluid vallen wel onder de wettelijke geluidbronnen (respectievelijk Wet geluidhinder, Wet geluidhinder en Activiteitenbesluit). Zie ook ambtshalve wijziging A10. Wij stellen voor het bovenstaande als volgt in het bestemmingsplan te verwerken.

Toelichting

- Aan de bijlagen bij de toelichting wordt het integrale onderzoek naar nestgeluid, scheepvaartgeluid en terrasgeluid toegevoegd;
- Paragraaf 4.3 (geluid) wordt aangevuld met de resultaten van het onderzoek.

<u>A10. Horecageluid</u>
In het ontwerpbestemmingsplan is geconstateerd dat het horecageluid van de Euromast en New Ocean Paradise een knelpunt vormt. Beide bedrijven hebben een vergunning om luide muziek te produceren en er zijn installaties aanwezig. Op basis van de normen van het Activiteitenbesluit (het wettelijk kader voor muziek- en installatiegeluid) mag het muziekgeluid maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde bedragen op de gevel van de nieuwbouw.

De Euromast produceert 61 dB(A) en New Ocean Paradise 60 dB(A) etmaalwaarde. Dit zorgt voor overschrijdingen tot respectievelijk 11 en 10 dB(A) ten opzichte van de normen uit het Activiteitenbesluit. De overschrijdingen zijn inclusief 10 dB(A) strafcorrectie voor muziekgeluid en 10 dB(A) toeslag voor de nachtperiode. Zonder maatregelen worden de bedrijven beperkt in hun bedrijfsvoering omdat ze rekening moeten houden met de nieuwe woningen. Nadrukkelijk uitgangspunt is dat de bedrijven niet beperkt mogen worden.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn daarom twee oplossingsrichtingen geschetst: een maatwerkvoorschrift om deze overschrijdingen toe te staan of bouwkundige maatregelen bij de bedrijven om de geluiduitstraling te verlagen, eventueel in combinatie met een maatwerkvoorschrift voor de resterende overschrijding toe te staan. In het akoestisch onderzoek wordt aangetoond dat aan een binnenwaarde van maximaal 35 dB(A) voldaan wordt, de voorwaarde voor een maatwerkvoorschrift. Ook wordt voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB voor gezamenlijk geluid. Voor New Ocean Paradise is geen extra gevelisolatie benodigd ten opzichte van de gevelisolatie die al nodig is voor de andere geluidbronnen. Voor de Euromast is een iets zwaarder gevelpakket nodig op de noordgevels van de twee blokken direct ten zuiden van de Euromast. Dit is technisch en financieel uitvoerbaar.

Tussen terinzagelegging en vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de twee opties samen met de DCMR verder onderzocht. Omdat de omgeving vanwege de andere geluidbronnen al lawaaiig is, is het effect van het horecageluid bovenop de bestaande geluidbronnen beperkt. Met andere woorden, de geluidbelasting op de woningen neemt nauwelijks toe indien geen bouwkundige maatregelen bij de Euromast of New Ocean Paradise getroffen worden de geluiduitstraling te verlagen. De bouwkundige maatregelen bij Euromast en New Ocean Paradise zijn ingrijpend en kostbaar. In ieder geval bij de Euromast heeft dit ook tijdelijk gevolgen voor de exploitatie. Op grote hoogte moet de beglazing van het rijksmonument vervangen worden. Bij New Ocean Paradise zou het dak vervangen moeten worden. Dit is afgewogen tegen de beperkte verbetering van het akoestische klimaat dat de maatregelen hebben. De afweging heeft ertoe geleid dat besloten is voor de oplossingsvariant met een maatwerkvoorschrift te kiezen. DCMR is akkoord met deze oplossingsrichting omdat er strenge normen opgenomen zijn voor het akoestisch klimaat in de woningen en er compenserende maatregelen worden getroffen in het kader van het Ontheffingenbeleid. De ondernemers worden met deze oplossingsrichting zo min mogelijk belast.

Met het verlenen van een maatwerkvoorschrift krijgen de bedrijven toestemming om de standaardnorm te overschrijden en wordt hun bedrijfsvoering niet beperkt. Om te borgen dat het maatwerkvoorschrift daadwerkelijk verleend wordt stellen wij voor een voorwaardelijke bepaling op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan. Deze bepaalt kortgezegd dat er alleen gebouwd mag worden indien voldaan wordt aan de standaardnorm van 50 dB(A) van het Activiteitenbesluit, of indien er een maatwerkvoorschrift verleend wordt voor een hogere geluidbelasting. Dit wordt een indieningsvereiste bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Het maatwerkvoorschrift wordt door DCMR verleend, maar uitsluitend met goedkeuring van de bedrijven. Overigens is het met de voorwaardelijke bepaling nog steeds mogelijk een

andere oplossingsvariant te kiezen, voor het geval dat de ondernemers liever toch maatregelen willen in plaats van (alleen) een maatwerkvoorschrift.

Wij stellen voor het bovenstaande als volgt in het vast te stellen bestemmingsplan te verwerken.

Regels
Aan artikel 7 (wonen), lid 7.2 (bouwregels) wordt een sublid 7.2.4 toegevoegd, luidende:

7.2.4 Voorwaardelijke verplichting horecageluid
Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' ten behoeve van de in lid 3.1 onder 'a' genoemde woningen kan uitsluitend verleend worden indien is aangetoond dat, als gevolg van de activiteiten die vallen onder het Activiteitenbesluit bij de Euromast en New Ocean Paradise, de geluidbelasting op de buitengevel van de woning(en):
a. voldoet aan de geluidgrenswaarden uit het eerste lid van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit;
b. of een hogere geluidgrenswaarde zoals vastgesteld bij maatwerkvoorschrift.

Toelichting
- Paragraaf 4.2 (milieuzonering) wordt aangevuld op het bovenstaande;
- Paragraaf 5.4 (uitleg planregels) wordt aangevuld met een uitleg over de voorwaardelijke bepaling.

<u>A11. Binnenwaarde gezamenlijk geluid en onderzoek gevelwering</u>
In de twee bovenstaande ambtshalve aanpassingen is beschreven dat de akoestische onderzoeken definitief zijn en dat er een oplossingsrichting voor de horeca gekozen is. Ook is daar de voorwaardelijke bepaling genoemd die ervoor zorgt dat de gevelisolatie dusdanig wordt uitgevoerd zodat er binnen in de woningen niet meer dan 33 dB optreedt. Nu de geluidbelasting van alle bronnen bekend is, is er ook een definitief rapport opgesteld dat uitwijst dat voldaan kan worden aan de eis dat er binnen niet meer dan 33 dB optreedt als gevolg van alle relevante geluidbronnen (wegverkeergeluid, industriegeluid, nestgeluid, scheepvaartgeluid, terrasgeluid en muziekgeluid van horeca). Het rapport maakt inzichtelijk welke glastypen en gevelopbouw nodig zijn om het geluid van buiten 'weg te isoleren' zodat er binnen maar 33 dB resteert. Wij stellen voor het onderzoek bij het bestemmingsplan te voegen om zo de voorwaardelijke bepaling te onderbouwen. De voorwaardelijke bepaling blijft overigens behouden in het bestemmingsplan. Zo kan de ontwikkelaar op het moment van vergunningaanvraag actuele onderzoeken aanleveren. Van het huidige onderzoek naar scheepvaartgeluid is bijvoorbeeld al bekend dat dit nog steeds gebaseerd is op worst-case uitgangspunten. Het behouden van de voorwaardelijke bepaling is ook noodzakelijk om publiekrechtelijk te borgen dat er voldoende isolatie gerealiseerd wordt.

Verder stellen wij voor de passage over de binnenwaarde in paragraaf 4.4 iets uit te breiden. In de paragraaf is beschreven op welke geluidbronnen de binnenwaarde betrekking heeft, en waarom. De schepen in de Parkhaven worden niet betrokken bij de

binnenwaarde voor gezamenlijk geluid en zijn ook niet genoemd in deze passage (behalve New Ocean Paradise). Deze schepen zijn wel onderzocht bij het ontwerpbestemmingsplan, hierover het volgende. De Berenboot, Liza Rondvaarten en Pannenkoekenboot exploiteren hoofdzakelijk op het water, maar hebben installaties aan boord die ook een aantal uur per dag in gebruik zijn als de schepen aan wal liggen. De geluidbelasting van deze installaties voldoet aan de standaardnormen van het Activiteitenbesluit en zijn daardoor niet relevant voor de binnenwaarde. Restaurant/lasergame de Zwarte Zwaan vaart niet maar heeft alleen installaties die akoestisch niet relevant zijn vanwege de beperkte geluidproductie. De Ameland heeft geen installaties die gebruikt worden als de boot aan de kade ligt.

Wij stellen voor het bestemmingsplan als volgt op het bovenstaande aan te passen.

Toelichting

- Paragraaf 4.3 (geluid) wordt aangevuld op het bovenstaande over de definitieve akoestische onderzoeken in relatie tot de gevelisolatie;
- Paragraaf 4.3 (geluid) wordt aangevuld op het bovenstaande over de schepen in de Parkhaven;
- Aan de bijlagen van toelichting wordt een rapport over de benodigde gevelisolatie toegevoegd.

A12. Passage over parkeren

In paragraaf 3.3 over verkeer en parkeren wordt over de toekomstige parkeervoorzieningen het volgende gesteld: 'Deze bieden voldoende ruimte om te kunnen voldoen aan de parkeernormen die gelden voor de nieuwbouw (daarvoor wordt nu uitgegaan van minimaal 366 auto's en circa 3050 fietsen), maar ook zal voldoende ruimte worden geboden om te garanderen dat ook de nu bestaande 200 parkeerplaatsen op de kade een plek krijgen.' De formulering wekt de suggestie dat voor de nieuwbouw 366 parkeerplaatsen benodigd zijn, en aanvullend 200 parkeerplaatsen ter compensatie. Dit is niet correct. Het programma uit het Masterplan is getoetst uit het parkeerbeleid uit 2018. Er worden 200 parkeerplaatsen gerealiseerd ter compensatie van de parkeerplaatsen op maaiveld aan de kade. Rekening houdend met de bezettingsgraad kunnen 80 van deze parkeerplaatsen voor zowel de nieuwbouw als de overige functies benut worden (dubbelgebruik). Aanvullend zijn voor de nieuwbouw dan nog 166 parkeerplaatsen nodig. Het minimale totaal aantal parkeerplaatsen op basis van het parkeerbeleid uit 2018 komt daarmee op 366.

Sinds 1 januari 2022 is de nieuwe 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' van kracht gegaan'. Op basis van het programma van het Masterplan volgt hieruit een minimale parkeereis van 160 parkeerplaatsen, in plaats van 166. Uiteraard geldt ook hier dat er 200 parkeerplaatsen van de kade gecompenseerd worden, en ook bij deze aantallen is sprake van dubbelgebruik bij 80 parkeerplaatsen. Met de ontwikkelaars zijn afspraken gemaakt om het dubbelgebruik te minimaliseren naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Overeengekomen is dat er maximaal 440 parkeerplaatsen gerealiseerd worden (en minimaal 360). Er zijn op basis van het nieuwe beleid 2.460 fietsparkeerplaatsen nodig. Wij stellen voor de passage over het parkeren te

verduidelijken op grond van het bovenstaande. Deze ambtshalve wijziging hangt overigens samen met zienswijze B9, waarin wij voorstellen de voorwaardelijke bepaling uit te breiden met voorwaarden over de te compenseren 200 parkeerplaatsen.

Toelichting
De passage 'parkeren' wordt aangepast op grond van het bovenstaande. Er wordt ook een passage toegevoegd over de aangepaste voorwaardelijke bepaling.

A13. Groene daken
In het Masterplan is de ambitie beschreven dat daken zo veel mogelijk groen ingericht moeten worden. Wij stellen voor dit toe te voegen aan de beleidsregels over duurzaamheid en mobiliteit. Op basis van het Masterplan bestaat de verwachting dat daken voor ca. 80% groen ingericht kunnen worden. Dit wordt echter pas duidelijk bij de uitwerking van de bouwplannen. De daken worden namelijk voor meerdere doeleinden gebruikt. Daarom stellen wij voor geen absoluut percentage op te nemen.

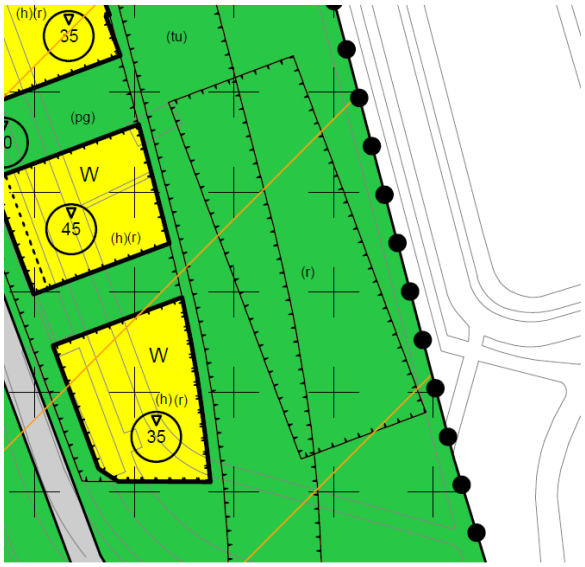
Regels
Aan bijlage 2 van de regels (beleidsregels) wordt aan de passage 'klimaatadaptief en natuurinclusief' de onderstaande voorwaarde toegevoegd:
'Daken worden zo veel mogelijk groen ingericht'.

A14. Minimum programma maatschappelijk
In artikel 7 (Wonen), lid 3.2 (specifieke gebruiksregels) sub 'b' onder '5' staat beschreven dat er minimaal 2.500 m^2 maatschappelijk gerealiseerd moet worden. Dit is niet correct. Conform het Masterplan gaat het om 2.050 m^2. Wij stellen voor dit als onderstaand aan te passen.

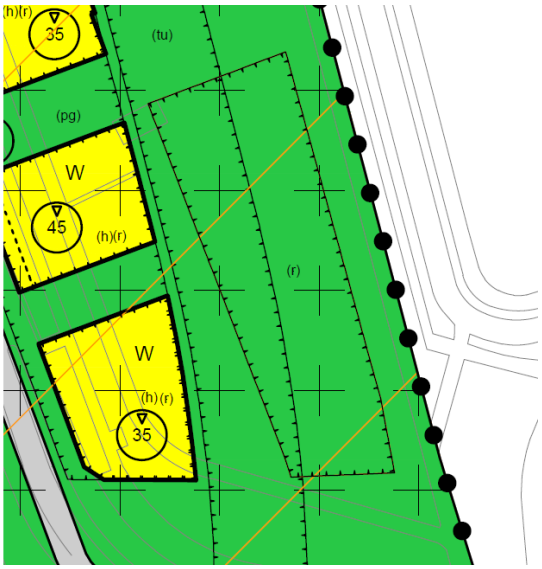
Regels
Artikel 7 (Wonen), lid 3.2 (specifieke gebruiksregels) sub 'b' onder '5' wordt als volgt aangepast:
5. het totale bruto oppervlak aan maatschappelijke voorzieningen niet minder dan 2.050 m^2 mag bedragen;

A15. Nieuwe minigolfbaan
Vanwege de nieuwbouw moet de huidige minigolfbaan in westelijke richting verplaatst worden. Hiervoor is in het ontwerpbestemmingsplan een zoekgebied opgenomen. In het kader van voortschrijdend inzicht stellen wij voor dit zoekgebied iets aan te passen. Hierdoor ontstaat meer ontwerpvrijheid. Wij stellen voor het bestemmingsplan als volgt aan te passen.

Verbeelding



Ontwerpbestemmingsplan



Voorstel (de contour met ‘r’ is gewijzigd)

6. Moties en toezeggingen

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de moties die zijn ingediend tijdens de planvorming voor Parkhaven, onze reactie daarop en een voorstel tot afdoen. De moties over verkeer aan de Parkzijde en de touringcars hebben raakvlakken met de ingediende zienswijzen. Verder werkt de afdoening van de moties niet door in het bestemmingsplan.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een exploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van woningbouw aan de Parkhaven mogelijk. De gronden in het te ontwikkelen gebied zijn in eigendom van de gemeente waardoor kostenverhaal plaatsvindt via een gemeentelijke grondexploitatie.

Hiervoor wordt de raad gevraagd in te stemmen met het openen van de grondexploitatie Parkhaven en de status ‘uitvoering’ toe te kennen. De grondexploitatie heeft op basis van het Masterplan met extra parkeerplaatsen een positief financieel resultaat en het plan is daarmee financieel uitvoerbaar ondanks de stijgende prijzen. Het raadsbesluit wordt geagendeerd in dezelfde raadsvergadering als de vaststelling van het bestemmingsplan ‘Parkhaven’.

Door het verdwijnen van 200 openbare parkeerplaatsen in de buitenruimte verslechtert het exploitatieresultaat parkeren na realisatie met ca € 400k jaarlijks. Dit leidt op termijn, na ingebruikname van de ondergrondse parkeergarages, tot een verminderde afdracht aan de algemene middelen.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlagen:

1. Ontwerpbestemmingsplan “Parkhaven”;
2. Advies Gebiedscommissie Centrum;
3. Ingekomen zienswijzen;
4. Namenlijst reclamanten;
5. Nota zienswijzen;
6. Beantwoording moties;

Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van PM

gelet op
Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

overwegende dat: PM

besluit:

1. de zienswijzen met nummer A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A13, A14, A15, A16, A17, B1, B2, B3, B4, B6, B8, C1, C2, C3, C4, C6, C7, C8, C9, D1, D2, D3, D5, D6, D7, D10, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18, D19, D20, D21, D22, D23, E2, E3, E4, E5, E6, E7, F2, F3, F4, G1, G2, G3, G4, G5, G6, H3, H4 (gedeeltelijk) en H5 ongegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer A9, A12 (gedeeltelijk), B5, B7, B9, C5 (gedeeltelijk) en F1 gegrond te verklaren;
3. de zienswijzen met nummer A10, A11, A12 (gedeeltelijk), B10, B11, D4, D8, D9, E1, E8, H1, H2, H4 (gedeeltelijk), H6 en H7 voor kennisgeving aan te nemen;
4. het bestemmingsplan “NL.IMRO.0599.BP2186Parkhaven-on01” met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier, De voorzitter,