



**Gemeente
Rotterdam**

drs. S.A. Kurvers MPA
Wethouder Bouwen, Wonen en Energietransitie
Gebouwde Omgeving

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen:
Telefoon:

Cluster: SO
Ons kenmerk: BS22/00166 – 22bb1572
Uw kenmerk:

Datum: 14 februari 2022

Betreft: bestemmingsplan Hoofdweg 480-490;
nadere informatie

Aan
Commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte

Geachte commissieleden,

Naar aanleiding van de hoorzitting subcommissie bestemmingsplannen over het bestemmingsplan Hoofdweg 480-490 stuur ik u deze brief. Tijdens deze hoorzitting heeft u gevraagd om de volgende vragen te beantwoorden:

1. Welke berekening is gehanteerd met betrekking tot het aantal vereiste parkeerplaatsen, specifiek ziende op de toegepaste kortingen vanwege o.a. nabijheid OV en deelmobiliteit?
2. Kan de eindtijd van het terras in het bestemmingsplan worden geborgd?
3. Welke overwegingen voor het wel of niet expliciet meenemen van maatregelen tegen windhinder hebben een rol gespeeld in het planproces?

Hieronder worden de genoemde vragen beantwoord.

1. In het bestemmingsplan Hoofdweg 480-490 is in artikel 10 bepaald dat het gemeentelijke parkeerbeleid van toepassing is. Een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend voor de bouw van 353 woningen, voorzieningen (gezondheidscentrum en commerciële functies) en een vierlaagse parkeergarage. Aangezien sprake is van een gecoördineerde procedure heeft de ontwerpomgevingsvergunning tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-omgevingsvergunning is de volgende parkeerberekening opgenomen.
"Ingevolge het bestemmingsplan Hoofdweg 480-490 is de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 van toepassing. De locatie van het plan ligt in gebiedszone 'C Overig', als bedoeld op Kaart 3.1 Gebiedsindeling Beleidsregeling Parkeernorm voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 (hierna: Beleidsregeling).

Parkeereis auto's

Het voorliggende plan bestaat uit de ontwikkeling van 353 woningen en diverse voorzieningen en een vierlaagse parkeergarage van 179 parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners en personeel.

De parkeereis voor wonen bedraagt:

- 289 woningen 40 - 65 m² a 0,6 ppl = 173,4 ppl
- 56 woningen 65 - 85 m² a 1,4 ppl = 78,4 ppl
- 8 woningen 85 - 120 m² a 1,6 ppl = 12,8 ppl

Dit betekent een totaal van 264,6 autoparkeerplaatsen.

De parkeereis voor de diverse voorzieningen bedraagt:

- gezondheidscentrum 42 behandelkamers a 2,0 ppl = 84,0 ppl
- commerciële dienstverlening 160m² a 2,50 per 100m² = 4,0 ppl
- horeca IV 239m² a 12 per 100m² = 28,7 ppl

Dit betekent een totaal van 116,7 autoparkeerplaatsen.

Artikel 6 lid 1 onder a

Op basis van artikel 6 lid 1 onder a van de Beleidsregeling kan voor deze ontwikkeling gebruik worden gemaakt van een zekere mate van dubbelgebruik van de parkeervoorziening omdat de maatgevende parkeermomenten van de betreffende functies verschillen. Zie tabel '4.5: Aanwezigheidstabel voor dubbelgebruik'. Hiermee kan zowel het parkeren van de woonfunctie alsook het werknemersdeel van de niet-woon functies in de eigen parkeervoorziening van 179 autoparkeerplaatsen worden opgelost door gebruik te maken van zogenaamde zwerfplaatsen. Daarnaast rest nog een op te lossen autoparkeereis voor bezoekers, waarbij tevens gebruik wordt gemaakt van dubbelgebruik van de aanwezige parkeercapaciteit in de directe omgeving. Bovenstaande wordt aangetoond in paragraaf 4.2.1 en 4.2.2 van rapportage 'Hoofdweg te Rotterdam - onderbouwing autoparkeren' opgesteld door Spark, dd. 7 mei 2021.

We maken in dit geval gebruik van de mogelijkheid tot dubbelgebruik.

Artikel 6 lid 3

Op basis van artikel 6 lid 3 van de Beleidsregeling kan vanwege de ligging van de ontwikkeling in de nabijheid van OV de bijzondere vrijstelling "nabijheid OV" worden gehanteerd. In dit geval ligt de ontwikkeling binnen 800 meter van metrohalte Oosterflank (circa 590 meter) en gezien tabel '2.3 Vrijstelling parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer' kunnen we hiervoor een korting van 10% toepassen voor zowel woon als niet-woon functies. Wij hebben besloten om gebruik te maken van deze vrijstellingsmogelijkheid. De totale autoparkeereis wordt zodoende verlaagd met 10%.

Op basis van artikel 6 lid 3 van de Beleidsregeling kan de bijzondere vrijstelling "extra fietsparkeerruimte" worden gehanteerd als bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten). Hiermee kan de autoparkeereis met maximaal 10% worden verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats in plaats van twee fietsparkeerplaatsen. In dit geval zijn er 20 extra stallingsplaatsen voor bewoners voorzien in de fietsenstalling. De autoparkeereis voor wonen wordt zodoende verlaagd met 10%.

Op basis van artikel 6 lid 3 van de Beleidsregeling kan de bijzondere vrijstelling "deelauto's" worden gehanteerd als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geoormerkte deelauto-parkeerplaatsen.

Hiermee kan de autoparkeereis voor wonen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. In dit geval zijn er 10 deelauto's voorzien in de stallinggarage. De autoparkeereis voor de woonfunctie wordt zodoende verlaagd met 40 (ong. 15%). Tien autoparkeerplaatsen zijn geormerkt als deelautoplaats.

Concluderend maken we gebruik van drie bijzondere vrijstellingen uit artikel 6 lid 3 van de Beleidsregeling wat resulteert in een reductie van de autoparkeereis met 10% op de parkeereis voor niet-woonfuncties en circa 25% op de parkeereis voor wonen. De parkeereis van 264,6 voor wonen reduceren we zodoende tot 171,68 (264,6-92,92) dus 172 parkeerplaatsen waarvan er 10 geormerkt zijn als deelautoplaats. Daarnaast reduceren we de parkeereis van 116,68 voor niet-wonen tot 105,01 (116,7-11,67) dus 105 parkeerplaatsen waarvan een gedeelte voor werknemers en bezoekers is. Zie voor een verdere onderbouwing ook de rapportage 'Hoofdweg te Rotterdam - onderbouwing autoparkeren' opgesteld door Spark, dd. 7 mei 2021.

Artikel 4 onder a

Middels artikel 4 onder a van de Beleidsregeling bestaat de mogelijkheid om het werknemers en bezoekersdeel van het parkeren in de openbare ruimte op te lossen, conform de in de beleidsregeling in tabel '2.1: Maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein' opgenomen afstandsnormen. Wij maken gebruik van deze afwijkingsgrond om het bezoekersdeel van de parkeereis op te lossen. Na realisatie van de bouw en herinrichting van de openbare ruimte zijn er direct rondom het pand naar verwachting rond de 40 parkeerplaatsen beschikbaar en zijn er in de omgeving, binnen de geldende afstandsnorm (binnen een straal van 300 meter) ruim voldoende extra plekken beschikbaar. Dit is zowel op straat in de (directe) omgeving als in de garages en op terreinen van het Alexandrium aan de overzijde van de Hoofdweg. Wij maken zodoende gebruik van de mogelijkheid in artikel 4 onder a van de Beleidsregeling.

Artikel 7

Op grond van artikel 7 van de Beleidsregeling hebben bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor en bijzondere vrijstelling van de parkeereis is verleend op basis van het uitvoeringsbesluit parkeren in beginsel geen recht op een parkeervergunning op straat. Dit moet door vergunninghouder vastgelegd worden in de huur- en of koopovereenkomst. Door middel van een kettingbeding dienen ook toekomstige bewoners en gebruikers op de hoogte te worden gebracht van deze uitsluiting van parkeervergunningen.

Conclusie parkeren auto

Gelet op artikel 10 bestemmingsplan Hoofdweg 480-490 in samenhang met de Beleidsregeling en het bovenstaande besluiten wij af te wijken van de parkeereis voor auto's.

Parkeereis fietsen

Voor het fietsparkeren is een inpandige gemeenschappelijke stalling voorzien met plek voor in totaal 754 fietsen. Daarbij wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor afwijkende fietsmaten, zoals bredere fietsen en bakfietsen. Hiervoor doet de aanvrager een beroep op een gelijkwaardigheid aan de bergingseis volgens Bouwbesluit 2012.

Gelet op Bijlage 5 van de beleidsregeling (onderbouwing keuze voor de fiets: gemeenschappelijke stalling voor appartementen) wordt verwezen naar het onderdeel 'Bouwbesluit 2012, Gelijkwaardigheid buitenberging' verderop in deze omgevingsvergunning. (Grondslag: Beleidsregeling Parkeernorm voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018, paragraaf 2.3 en bijlage 5)

Daarnaast krijgen 50 woningen een eigen berging van minimaal 5m² conform Bouwbesluit 2012. Voor niet-wonen is in de voorgenoemde gemeenschappelijke stalling voorzien in 34 plekken voor medewerkers. Daarnaast wordt in samenspraak met de gemeente voorzien in een fietsparkeervoorziening van 58 plekken voor kortparkeerders (bezoekers) op maaiveld rondom de ontwikkeling. Hiermee wordt voldaan aan de fietsparkeereis."

2. In het bestemmingsplan is opgenomen dat het college kan beslissen af te wijken van het bestemmingsplan en daarmee de functie 'horeca t/m categorie 2' mogelijk te maken, mits;
 - a. de horecafunctie op grond van het op dat moment van toepassing zijnde (horeca)beleid van de gemeente Rotterdam mogelijk is;
 - b. het totale b.v.o. van de horeca functie maximaal 300 m² bedraagt;
 - c. het niet betreft een discotheek en/of bardancing;
 - d. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

De indeling van horeca in categorieën is in het horecagebiedsplan, de APV en het bestemmingsplan gelijk. Hierbij zijn per categorie tevens regels opgenomen voor de bijbehorende terrassen. Volgens het bestemmingsplan zijn nu zowel categorie 1 en 2 toegestaan. Bij categorie 1 zijn de openingstijden van inrichting en terras tot 23.00 uur. Bij categorie 2 zijn de openingstijden van de inrichting en het terras tot 01.00 uur doordeweeks en 02.00 uur op weekendavonden. Deze indeling is in het horecagebiedsplan hetzelfde. In artikel 2.29 APV Rotterdam wordt categorie 1 aangemerkt als daghoreca en categorie 2 als avondhoreca. Het is gebruikelijk om in het bestemmingsplan de indeling in categorieën aan te houden. Dat is in dit bestemmingsplan gedaan. Alhoewel het mogelijk is om in het bestemmingsplan een eindtijd te bepalen voor een terras, wordt dit binnen de algemene kaders die het bestemmingsplan vaststelt, als niet wenselijk geacht.

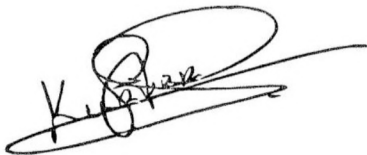
Aanvullend op de indeling in categorieën, dient in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning voor een eventuele horeca-inrichting en bijbehorend terras onderzoek te worden gedaan naar de impact op het woon- en leefmilieu. In het kader van de geldende geluidsnormen in het Activiteitenbesluit is de kans nihil dat een terras tot na 23.00 uur kan worden toegestaan vanwege de erboven gesitueerde woningen. Bij de verlening van een omgevingsvergunning of een exploitatievergunning kan als voorwaarde op worden genomen dat een terras uiterlijk tot 23.00 uur kan worden geëxploiteerd. Daarnaast heeft de ontwikkelaar steeds aangegeven dat de locatie zich bij uitstek leent voor een restaurant, waarbij het terras niet tot na middernacht geopend hoeft te zijn.

3. In het kader van dit bestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd door adviesbureau Peutz. Dat onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In het windklimaatonderzoek is (i) wat betreft de voorziene bebouwingssituatie een goed tot lokaal matig windklimaat vastgesteld; (ii) rond de gebouwenentrees van de voorziene nieuwbouw is een overwegend goed en rond de gebouwhoeken matig windklimaat vastgesteld en (iii) wat betreft de entrees van de bestaande woningen (ten zuiden van het plangebied) is het windklimaat enigszins kritisch, met een beoordeling goed tot op de grens van matig vastgesteld.

Door het toevoegen van extra begroeiing kan het windklimaat ter plaatse van de bestaande woningen (ten zuiden van het plangebied) lokaal worden verbeterd. Dat kan op allerlei manieren, zoals bijvoorbeeld beplanting, straatmeubilair, windschermen. Aangezien echter nergens op het maaiveld sprake is van een slecht windklimaat of de overschrijding van het gevaarcriterium, is in het bestemmingsplan geen aanleiding gezien om maatregelen te verplichten ter verbetering van het windklimaat. Gebieden die niet in het figuur in het rapport zijn afgebeeld, liggen buiten het invloedsgebied van de geplande nieuwbouw, dus daar blijft de windsituatie ongewijzigd. Dit geldt dus onder andere voor de omliggende woningen.

Ik hoop dat met deze brief en meegestuurde stukken voldoende duidelijk is geworden dat de aspecten parkeren, de binnenplanse mogelijkheid om vergunning te verlenen voor horeca en windhinder goed zijn overwogen en op de juiste wijze zijn geborgd in het bestemmingsplan. Deze aspecten vormen geen belemmering vormen voor de vaststelling van het bestemmingsplan Hoofdweg 480-490.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bas Kurvers', with a long horizontal stroke extending to the right.

Bas Kurvers
Wethouder Bouwen, Wonen en Energietransitie Gebouwde Omgeving