[redacted]

Aan: de Gemeenteraad van Rotterdam
T.a.v. directeur van Stadsontwikkeling, mevr. H.M. van Bockxmeer,
BWT/Bestemmingsplannen,
Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

Tevens verstuurd via bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Datum: Rotterdam, 30 januari 2024

Betreft: Zienswijze (Bezwaarschrift) tegen het ontwerp bestemmingsplan De Kaai,
Plannummer is NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01.
Bezwaarperiode 22-11-2023 tot 1-2-2024

Geachte mevrouw [redacted]

Met grote interesse volg ik de plannen en veranderingen in mijn woonomgeving. De Kaai bevindt zich [redacted] van mijn huis. De plannen laten nieuwe wijken zien met helicopterview. Wat er nog toegevoegd kan worden is de visie vanaf de grond, in de wijk, door de bril van de ervaring met het dagelijks leven in de wijk.
Om bij te dragen aan de positieve ontwikkelingen en leefbaarheid in het gebied wil ik graag mijn zienswijze met u delen.

Voorzieningen.
In de huidige conceptplannen wordt vooral gesproken over horecagelegenheden, cultuur- en ontmoetingspunten.
In de wijk is nu al een tekort aan huisartsen/medische centra (er ligt een complex met seniorenflats recht tegenover de Kaai), basisscholen, er is een groot tekort aan voorzieningen voor jongeren en met de toekomstige verdubbeling van het aantal inwoners in de wijk zullen ook winkels voor dagelijkse levensbehoeften, extra sportvoorzieningen, hondenuitlaatmogelijkheden e.d. noodzakelijk zijn in de buurt.

Sociale woningbouw/sociale huurwoningen.
Het plan voorziet volgens zeggen in 10% sociale woningbouw. Het argument is dat er in de wijk al te veel sociale huurwoningen zijn, maar ik zie de laatste jaren alleen maar afname van de sociale huurwoningen voor mensen met een lager inkomen. De provincie Zuid-Holland heeft percentages vastgesteld voor de hoeveelheid sociale huurwoningen per project. Twee derde betaalbaar en de helft sociale huur. Daar voldoet dit project niet aan. Ik heb geen bezwaar tegen diversiteit in de wijk, maar hele woonblokken met sociale huurwoningen in de goedkoopste klasse zijn gerenoveerd/herbouwd of er heeft nieuwbouw plaatsgevonden waardoor het werkelijke aantal sociale huurwoningen sterk verminderd is. Bovendien verpauperen de bestaande sociale huurwoningen en is het wenselijk dat het aantal sociale huurwoningen toeneemt. Tenslotte groeit de bevolking nog steeds en moeten ook de volwassen kinderen een woning kunnen krijgen. Nu de

verhuurdersheffing is opgeheven kunnen de plannen hierop weer aangepast worden. Op wijkpofiel.rotterdam.nl is te zien dat de vraagdruk voor grotere sociale huurwoningen in de wijk zeer groot is.

Positionering hoogbouw – opening naar de bestaande bouw

Er is uitgegaan van een zeer dichte bouw in overeenstemming met de aanwezige compacte fabrieksbouw. Er is inderdaad op de luchtfoto's goed te zien hoe Unilever/van der Berg hebben gewoekerd met de ruimte. Laat dit alsjeblieft geen startpunt zijn voor een woonwijk, hou het luchtig, zodat je niet te dicht op elkaars lip zit.
De maquette laat hoogbouw zien in het midden van de Kaai.
Uit ervaring weet ik dat de woningen achter de hoogbouw veel zonlicht zullen missen. Ik zou de hoogbouw meer naar de punt verplaatsen zodat de hoogste gebouwen geen zon wegnemen van de overige bouw en groenvoorzieningen. Zoals ook gebouwd is in het Hefkwartier en het Koopvaardijhof. Daarmee breekt de hoogbouw dan ook het beeld van de pontificale 'Glasbak' (gebouw de Brug?), die daar nu een beetje verloren en massief over de gebouwen hangt gezien vanaf de Maasboulevard.
Tevens opent dit de mogelijkheid om aan de Zuidelijke kant lagere bouw te realiseren met een opener karakter naar de wijk. Afgewisseld met pleintjes ontmoetings-groen, zodat de nieuwbouw goed aansluit en geen aparte elitewijk wordt.

Bereikbaarheid.

Er wordt in de plannen uitgegaan van fietsende en lopende bewoners die met het OV verder reizen. Zelfs met het huidige aantal bewoners is er een groot tekort aan goed OV. De afstand naar de OV-knooppunten Willeminaplein en station Zuid, zijn voor veel bewoners te groot. De verbinding met de binnenstad is zeer slecht, Zuidplein, Maasstad Ziekenhuis, Keizerswaard zijn moeilijk bereikbaar.
De wegen in de wijk zijn na een voetbalwedstrijd compleet geblokkeerd en als een van de oeververbindingen het laat afweten verandert de wijk in een groot filefeest. Daar komt ook het verkeer van het verdubbelde inwoneraantal nog eens bij. Nu juich ik het autoloze karakter van de Kaai wel toe, maar de kans is groot dat er dagelijks honderden auto's meer door de wijk zullen rijden, met name door mijn straat.
Ik zou graag zien dat er meer en betere busverbindingen komen van de uithoeken van de wijk naar de ov-knooppunten. En misschien een halte voor de waterbus als de waterbus ook overstapt op elektrisch varen.

Verkeersveiligheid.

In de plannen wordt gesproken van meer oost-west voetpaden.
Ik verwacht een stevige toename van auto- en overig verkeer in de Roentgenstraat mede door de andere geplande nieuwbouw richting Piekstraat en Hunter Douglas. De fietsstroken zijn te smal, er wordt vaak te hard gereden en met de toename van het (elektrische fiets-) verkeer (ook vanuit de Kaai), is de verkeerssituatie voor fietsers niet veilig. De kruisingen Nassauhaven/Roentgenstraat en Roentgenstraat/ Oranjeboomstraat zijn nog steeds onoverzichtelijk en een chaos als de Kuip leegloopt. Een aangepast verkeersplan voor de wijk ontbreekt nog.

Parkeren

In de plannen wordt uitgegaan van een bijna autovrij gebied. Er wordt beperkt parkeerruimte geboden in de parkeergarage.
Nu zijn de Stampioendwarsstraten ook autovrij, dus parkeren de bewoners in de omliggende straten. Het is niet realistisch om aan te nemen dat mensen die genoeg geld verdienen om in de Kaai te wonen ineens veel minder auto's zullen hebben. Ook al is het (elektrische-) deelvervoersplan nog zo vooruitstrevend. In overige wijken van Rotterdam is de boosheid enorm van mensen die soms jarenlang op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning. Ook in het Hefkwartier zijn er nieuwe bewoners die onverwachts geen recht blijken te hebben op een parkeervergunning. Dit veroorzaakt

[redacted]

enorme onvrede met de stad Rotterdam. Er is hen wel deelvervoer aangeboden, wat weer 2 parkeerplaatsen in beslag neemt, naast de 4 plekken voor laadpalen die er recent zijn bijgekomen. Krijgen alle huishoudens wel een bezoekersparkeervergunning? Waar gaat het bezoek parkeren?

Groen,
In de plannen wordt gesproken van getijdenoevers, groene kades, groene pleinen en daken. Dit groen is essentieel om dagelijkse op te laden in het drukke stadse bestaan. Een groene wandel- en lounge-route langs de kade naar Wilhelminapier/Rijnhavenpark enerzijds en het Mallegatspark/Brienenoord eiland anderzijds, of een groen wandelrondje van zo'n 4 km door de wijk, is essentieel voor het woongenot in de wijk.

Bouwoverlast
Ik heb 'de glasbak' gebouwd zien worden voor mijn neus. En nu de bouw van het Hefkwartier. De plafondlamp schommelde af en toe heen en weer. De complete straat heeft zich 20cm verlegd, door het heien stonden de stoeptegels ineens rechtop aan de stoeprand. Hetzelfde zien we bij het heien in de persoonsstraat. En wat gebeurt er ondergronds met het riool en andere leidingen? Om 6:30u verlichten de bouwlampen nog steeds mijn woon-en slaapkamer. De chauffeur van de grote graafmachine heb ik een keer aangesproken, omdat hij iedere ochtend door een kuil reed waardoor de huizenrij schudde. Voortaan reed hij om de kuil heen. Er wordt 6 dagen per week vanaf 's ochtends vroeg gebouwd. En dan de drukte in de straat tijdens de bouw door het bouwverkeer. Het grootverkeer van het Hefkwartier wordt nu via de kade geleid. Dat geeft rust in de straat. In de plannen is niet duidelijk hoe het bouwverkeer straks gaat rijden. Mijn voorstel is om de aanvoer over water te realiseren, zodat het woongenot in onze wijk daar niet door benadeeld wordt.

Met vriendelijke groet,
Hoogachtend,

[redacted]

DocuSign Envelope ID: AFC240A0-9D85-406A-BA99-343FFAB89BDD

[redacted]

Gemeenteraad Rotterdam
De directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

VERZONDEN PER EMAIL: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Betreft: **bezwaar tegen teveel woningen en functies op een kleine kavel in de stad, te midden van een bestaande woonwijk waar veel gezinnen met kinderen wonen. Het plan is te vol en te zwaar voor de plek.**

Rotterdam, 29 januari 2024

Geachte gemeenteraad,

Wij waarderen het initiatief om van de unilever locatie een woonwijk met voorzieningen te maken. Wij vinden het plan echter veel te vol en daarmee in veel opzichten belastend voor de buurt en ons huis.

Hierbij maken we onze zienswijzen en bezwaren bekend op het plan De Kaai waarvan het bestemmingsplan heden ter inzage ligt (NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01). Wij doen dit in de hoedanigheid van eigenaren van Nijverheidstraat 38B en betrokken burgers.

De dichtheid is veel te hoog en daarmee belastend voor de bestaande woonbuurt in meerdere opzichten.

Het bestemmingsplan voorziet in een zeer dicht stedelijk plan met 1100 woningen en 17.000 m2 aan voorzieningen. Het zal een van de dichtst bebouwde locaties in de stad worden. Dit staat haaks op het karakter van de wijk, waar door nieuwe ontwikkelingen in de afgelopen 20 jaar (waaronder de Dillenburgblokken, het Hefkwartier, de Nijverhoek en de waterwoningen) juist een wijk is ontstaan waar gezinnen zich hebben gevestigd. Het is dan ook geen centrumlocatie, maar een rustige woonwijk in de luwte van het stadscentrum.

DocuSign Envelope ID: AFC240A0-9D85-406A-BA99-343FFAB89BDD



De dichtheid is extreem veel hoger dan naastgelegen bestaande plannen

Wij hebben bezwaar tegen bestemmingsplan regel 5.3.1 waarbij maximaal 1.100 woningen mogelijk worden gemaakt en regel 5.3.3 waar 17.000 m2 overige voorzieningen mogelijk worden gemaakt. Onze zienswijze is dat de locatie op deze manier wordt "volgestampt", zonder dat er oog is voor het karakter van de bestaande wijk en zonder dat nut en noodzaak is bekeken in samenhang met de vele andere ontwikkellocaties in de stad. De dichtheid zou meer in lijn gebracht moet worden met de omliggende recente ontwikkellocaties Hefkwartier (300 woningen), Dillenburgblokken (250 woningen) en de reeds langer bestaande woonstraten rondom de locatie.



Laagbouw en spelende kinderen in de aansluitende blokken

Er kan niet over dit bestemmingsplan besloten worden zonder dit in samenhang te zien met andere (aankomende) bestemmingsplannen. Woningbehoefte is kwantitatief en kwalitatief onvoldoende aangetoond.

Met tientallen grootschalige woningbouwlocaties in voorbereiding (o.a. Rijnhaven (3.000 woningen, Piekstraat/Hunter Douglas, Feyenoord City (3.500 woningen), de A tot Z as) is niet aangetoond waarom juist hier zo'n hoog aantal woningen bereikt moet worden. Te meer omdat deze locatie – behoudens een bus – zeer matig ontsloten is met het OV. De afweging zou gemaakt moeten worden of dit hoge aantal woningen op deze plek nodig is, als andere ontwikkellocaties in datzelfde tijdsbestek of daaropvolgend ook tot ontwikkeling komen.

DocuSign Envelope ID: AFC240A0-9D85-406A-BA99-343FFAB89BDD

Ten onrechte wordt gesteld bijlage 18 (2.3.1.3) dat er organisatorisch, technisch en functioneel geen sprake is van samenhang. Maar voor het Eiland van Feijenoord en haar bewoners is het wel degelijk van belang om die samenhang te bezien. Zoveel woningen en voorzieningen toevoegen kan niet zondermeer. Dat blijkt ook uit het verkeerskundig onderzoek. Daarom moeten bij dit plan direct de effecten van het totaal van de plannen beschouwd worden.

In strijd met beleid

De woonvisie van Rotterdam wil meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren. Enerzijds door een meer gedifferentieerd woningbestand aan te bieden. Anderzijds door woonmilieus te versterken met een duidelijke profilering met aandacht voor kindvriendelijkheid. Daar zou dit plan aan kunnen voldoen door een woonwijk te creëren a la Hefkwartier met de toevoeging van gezinswoningen (t.b.v. gedifferentieerd aanbod) en door versterking van het huidige profiel als kindvriendelijke wijk. In de bijlages worden veel beelden getoond van de stoere industriële gebouwen. Maar die bevonden zich achter gesloten hekken en hebben daarmee nooit het karakter van de wijk bepaald.

Verdubbeling van verkeer in bestaande woonstraten

Dit plan zal een negatief effect hebben op de veiligheid van de directe omgeving. Met name de Nassaukade, Nassaustraat, maar ook uitwaaierend over de Nassauhaven en de Nijverheidstraat/Piekstraat zal hinder ervaren worden. Al deze straten zijn woonstraten waar gezinnen wonen met kinderen. Die zullen overlast ervaren van de verdubbeling van het aantal voertuigen in de straten. Het aantal voertuigen per etmaal neemt toe van 1.480 naar 2.950 (zie par 5.1 van het verkeerskundig onderzoek). En dan zijn de effecten van de toekomstige ontwikkelingen Hunter Douglas/Piekstraat West nog niet eens meegenomen. In par. 5.2 van het verkeerskundig onderzoek staat duidelijk dat als we die ontwikkelingen ook mee rekenen, dat dit 'voor de straten in de wijk niet te verwerken zal zijn'. Daarom is het beter om dit plan voor te leggen in samenhang met de toekomst van Hunter Douglas en Piekstraat West. Te beginnen met het verlagen van het aantal woningen en functies op De Kaai.



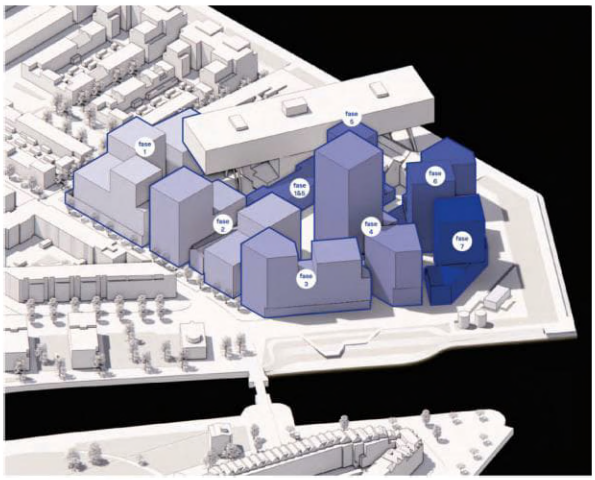
Bestaande woonstraten worden jarenlang belast met bouwverkeer en verdubbeling aantal voertuigen

DocuSign Envelope ID: AFC240A0-9D85-406A-BA99-343FFAB89BDD

Extreme langdurige overlast door bouw in woonstraten

Door de forse omvang van het plan, zal de ontwikkeling en bouw vele jaren duren. De globale planning in het stedenbouwkundig plan (2025 – 2029) is verre van realistisch. Kijk alleen maar naar de bouw van de Piekstraat toren, waar de buurt langjarig hinder van ondervindt. Maar ook de duur van de totstandkoming van het Hefkwartier, de eerste woningen gingen in 2010 in verkoop en nu wordt er nog steeds gebouwd. Het is veel realistischer om uit te gaan van een tijdsbestek van 10 – 15 jaar om de gehele locatie te ontwikkelen en bebouwen, dus de periode 2025 – 2035/2040.

De aanvoerroutes voor bouwverkeer zullen onvermijdelijk door bestaande woonstraten moeten gaan, zoals de Roentgenstraat, de Nijverheidsstraat of Nassauhaven en de Nassaukade. Hier wonen mensen in grondgebonden woningen waar kinderen spelen op de stoep. De impact van deze bouwlocatie zal heel groot zijn voor de buurt. Om die reden is het beter om een 'lichter en luchtiger' plan te maken, dat sneller gerealiseerd kan worden. Verdichting kan beter plaats vinden op minder bewoonde locaties zoals Feyenoord City.



De bouw zal zeker meer dan een decennium in beslag nemen en vele jaren overlast geven in de bestaande woonwijk

Parkeren: dit kan nog alle kanten op en geeft geen zekerheid over de oplossing.

Er is nog geen definitieve parkeeroplossing gekozen. Er wordt nog gesproken over tenminste 3 scenario's. Scenario B gaat uit van nieuwe bovengrondse parkeervoorzieningen op de locatie die zullen worden ontsloten via de Roentgenstraat. Hier maken wij bezwaar tegen. Wij geloven niet dat deze straat die belasting aan kan, noch zien we dat dit is aangetoond. Het verkeerskundig onderzoek gaat niet eens in op deze situatie. Daarbij voorziet het stedenbouwkundig plan niet in duidelijkheid over dit B scenario en wat de betekenis daarvan is voor de buurt. Ook is niet bepaald in de stukken dat het parkeren uit zicht gerealiseerd moet worden, zoals op andere locaties de gebruikelijke norm is. Bezoekers parkeren is niet in beeld gebracht, maar duidelijk is dat de geplande functies een aantrekkingskracht zullen hebben op auto's die willen parkeren in de buurtstraten. Hoe meer woningen, hoe meer voorzieningen, hoe meer parkeerdruk voor de bestaande wijk.

Slechte woningkwaliteit. Er is onvoldoende daglicht voor de lager gelegen verdiepingen.

De lager gelegen verdiepingen (veelal bestaande uit 6 a 7 verdiepingen per gebouw, namelijk een plint met een 'stedelijke laag') krijgen veel te weinig daglicht. Zie p 181 van het stedenbouwkundig plan. Een

DocuSign Envelope ID: AFC240A0-9D85-406A-BA99-343FFAB89BDD

groot deel van de woningen zal een hele matige kwaliteit hebben. Met name de naar binnen georiënteerde woningen in het plan. Ook hier is gekozen voor kwantiteit boven kwaliteit.



Kortom, wij hebben inhoudelijke bezwaren tegen de aard en omvang van dit plan, dat door het bestemmingsplan mogelijk gemaakt zou worden. Dit plan gaat over kwantiteit niet over kwaliteit. Dat er aan participatie is gedaan en veel wensen zijn opgehaald is op zich een startpunt. Maar de volle consequenties van dit plan, komen alleen maar in beeld na zorgvuldige bestudering van het plan. Het ziet er naar uit dat in de participatie bovenstaande punten niet aan de orde zijn geweest.

Een lichter en luchtiger plan zou veel bezwaren wegnemen.

Hoogachtend,

[redacted]

IPCO
POWER
Postbus 1163, 3300 BD Dordrecht (NL)

Duurzaam bezorgd



De directeur van Stadsontwikkeling
T.a.v. BWT/bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Procesmanagement [illegible]

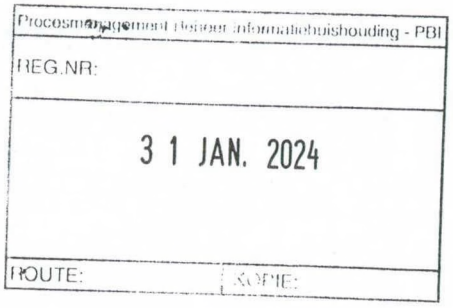
REG.NR:

31 JAN. 2024

ROUTE:

RSCC - #X840X0X#0C#0C0C0#

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



Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan "De Kaai", plannummer NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Geachte mevrouw [redacted]

Via deze weg willen wij graag onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "De Kaai" kenbaar maken. Voor de leesbaarheid zullen we dat thematisch doen.

Communicatie
Vanaf het begin heeft de ontwikkelaar aangegeven de omgeving te willen betrekken, en uitgebreid te communiceren. We zijn dan ook, op z'n zachtst gezegd, not amused dat er door de ontwikkelaar én de gemeente gezwegen is over het ter inzage leggen van het bestemmingsplan.

- In de tijdlijn op de website van de ontwikkelaar staat hierover niets vermeld
- In een nieuwsbericht op de website staat enkel dat op de bewonersavond van 22 januari jl. het bestemmingsplan wordt toegelicht, nergens wordt vermeld dat bewoners een zienswijze kunnen indienen
- In de uitnodiging voor 22 januari (die slechts een paar dagen daarvoor is bezorgd) wordt geen melding gemaakt van het ter inzage gaan van het bestemmingsplan

Voor een ontwikkelaar die communicatie hoog in het vaandel heeft staan, zoals ze willen laten geloven in paragraaf 7.2 van de toelichting, echt een schande. Met het oog op de recent in werking getreden omgevingswet extra schande dat de gemeente hier niet op heeft ingegrepen.

Geluid
Op diverse momenten is door ons en andere bewoners aangegeven dat we ons zorgen maken over het geluid. Onze ervaring is, als bewoners van het Koopvaardijhof, dat ons gebouw en de bebouwing aan de overkant, in combinatie met het water voor een enorme klankkast zorgt. Als er aan de zijde van voormalig Unilver een radio op de kade staat, kunnen wij de muziek letterlijk horen.

Wij verzoeken u dan ook om

- Aan te tonen dat het toevoegen van het voorgestelde bouwvolume met de voorgestelde bestemmingen zoals horeca, niet tot een verslechtering van de geluidsbeleving voor de woningen aan het Koopvaardijhof leidt
- In deze berekeningen rekening te houden met het effect van het water

Horeca
Het toevoegen van horeca, inclusief terrassen, is nieuw op deze locatie. Om de overlast, met name van de terrassen, te beperken, verzoeken we u om in de regels 6.3.2 Terrassen een lid c toe te voegen, waarin wordt opgenomen dat terrassen tot maximaal 23:00 uur gebruikt mogen worden.

Bezwaar tegen categorie 3 horeca. 24 uurs-horeca of hardere achtergrondmuziek. Past niet op deze locatie. Geluidsoverlast in relatie tot het water.

Toevoegen 17.000m2 voorzieningen
Grote zorg voor leegstand, zie resultaat entrepot gebied

Bouwhoogten
We verbazen ons over de bouwhoogten in relatie tot het Noordereiland als beschermd stadsgezicht.
Door het toevoegen van dit bouwvolume op de kop van de Nassaukade, is het Noordereiland niet meer zichtbaar vanuit de oostelijke kant van de inclusief.
Ook zal de iconische brug niet meer zichtbaar zijn vanaf de oostelijke kant van de stad. Het zou beter passend zijn als de bouwhoogten van de historische fabriek (17 meter) wordt doorgezet naar de kop van de Nassaukade. In de tweede ring kan dan hogere bebouwing gerealiseerd worden.

De voorgestelde bouwhoogten maken geen verbinding met de historische verbouwing, halen de iconische brug (voormalig Unilevergebouw) uit het zicht, en sluit ook niet aan bij de nieuwbouw van Het Hefkwartier.

Voor de bouwhoogten wordt in de regels verwezen naar de verbeelding. In de toelichting wordt echter niet gesproken over een verbeelding. Wij gaan er vanuit dat hiermee figuur 3.16 uit de toelichting wordt bedoeld. We verzoeken u om in de regels expliciet te verwijzen naar figuur 3.16 uit de toelichting, zodat hier geen verwarring over kan ontstaan. Beter zou zijn om figuur 3.16 ook op te nemen in de regels.

Verkeer
De conclusie dat het kruispunt Nassaukade/Oranjeboomstraat/ ook zonder de ontwikkeling van het plangebied aangepast moet worden, omdat de situatie problematisch is, betekent niet dat deze kwestie geen onderdeel meer moet zijn van de afweging in het bestemmingsplan. In de toelichting is opgenomen dat er samen met de gemeente gekeken wordt of aanpassing mogelijk is. Ons standpunt is dat er eerst aangetoond moet worden dat er een goede verkeerssituatie gerealiseerd kan worden. Pas daarna kan er ingestemd worden met een ontwikkeling van deze omvang. Nu kan er de situatie ontstaan dat er 1.100 woningen worden toegevoegd, de verkeerssituatie niet op een goede manier aangepast kan worden, en er sprake is van een dagelijks verkeersinfarct. We verzoeken u dan ook om aan het bestemmingsplan een bijlage toe te voegen met de studiebevindingen hoe dit kruispunt ook in de toekomst goed kan blijven functioneren.

Geprojecteerde woningen
In de toelichting wordt viermaal gesproken over geprojecteerde woningen. Het is echter niet te achterhalen wat dit betekent of om welke woningen het gaat. Graag een toelichting daarop.

Bouwoverlast
In de punten hiervoor is al diverse malen het thema geluid en geluidsoverlast voor de omgeving aan bod gekomen. Een onderwerp dat nu niet getoetst is in het ontwerpbestemmingsplan. Dat baart ons zorgen voor de bouwfase. We verzoeken u dan ook zeer dringend om hier afspraken over te maken met de ontwikkelaar. In deze afspraken moet worden opgenomen dat de ontwikkelaar alle mogelijke maatregelen treft om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. Hierbij kan gedacht worden aan (niet limitatief):

- Nieuwe damwanden ipv gebruikte
- Het plaatsen van geluidsschermen bij het intrillen van de damwanden, óók naar de waterkant toe
- Het boren van palen ipv heien
- Bouwlogistiek via stille(re) voertuigen
- Werken met prefab bouwmethode

We zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

PostNL €1,03

Afz. 3071 JL 5

NEDERLAND
30.01.2024
NetSet MS 111109

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI

REG.NR:

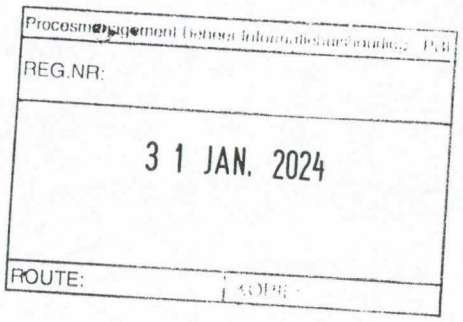
31 JAN. 2024

ROUTE:

Directeur Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

RSCC – #X840X0X#00#0000#

JEX Technology Group B.V.
Nassaukade 5
3075 JL Rotterdam



Directeur Stadsontwikkeling,
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Rotterdam, 30 januari 2024

Betreft: Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan 'De Kaai'
(NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01)

Geachte mevrouw/heer,

Middels dit schrijven brengt JEX Technology Group B.V. haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'De Kaai' (hierna: het plan) naar voren, mede namens haar eveneens aan bovenvermeld adres kantoorhoudende groepsentiteiten JEX International B.V., JEX Finance II B.V., JEX Nederland B.V, JEX Finance B.V., JEX Works B.V., JEX Backoffice B.V., JEX Freelance B.V., JEX Personeel B.V., JEX IE B.V., Augias Flex B.V., FlexForces B.V., Mployment Brands B.V. en Augias Flex Personeel B.V., waarvan JEX Technology Group B.V. al dan niet middellijk bestuurder is. JEX Technology Group B.V. en voornoemd geroepsentiteiten worden hierna gezamenlijk in enkelvoud aangeduid als JEX. JEX is huurder van het markante (kantoor)gebouw 'De Brug' in het plangebied aan bovenvermeld adres.

In de eerste plaats heeft JEX, met name om haar zichtbaarheid te vergroten, bewust het markante gebouw 'De Brug' betrokken. Het gebouw moest vanbinnen volledig worden gerenoveerd en omgebouwd om als kantoorruimte gebruikt te kunnen worden, hetgeen JEX grotendeels voor haar rekening heeft genomen. Het iconische gebouw, dat boven de bestaande bebouwing uittorent en zo van alle kanten van veraf zichtbaar is, zal tussen de voorgenomen relatief hoge bebouwing veel minder in het oog springen. Het plan is funest voor de iconische uitstraling van De Brug en ontneemt bovendien JEX haar zichtbaarheid, terwijl JEX grote investeringen heeft gedaan om het gebouw te kunnen gebruiken als kantoorruimte. Door realisatie van het plan verliest Rotterdam een icoon en verliest JEX haar zichtbaarheid. JEX keert zich daarom

tegen het ontwerp; zeker waar het gaat om bebouwing die (veel) hoger is dan de bestaande bebouwing.

Verder vreest JEX dat de toekomstige bebouwing voor haar, althans haar medewerkers veel windhinder zal veroorzaken. JEX vreest dat de toekomstige bebouwing de stroming van de wind/lucht zodanig zal beïnvloeden dat turbulentie in De Brug hoorbaar en voelbaar zal zijn. Ook zal de voorgenomen hoge bebouwing een groot deel van het zon-/daglicht dat De Brug bereikt wegnemen. Een en ander zal van negatieve invloed zijn op het welbevinden en de prestaties van de medewerkers van JEX en daarmee op het succes van JEX. Hetzelfde geldt voor de realisatie-/bouwperiode: door langdurige, luidruchtige werkzaamheden zullen medewerkers van JEX en JEX ernstige hinder ondervinden. De Brug wordt met andere woorden minder aangenaam en minder interessant om in te werken.

Ten derde bestaat de gegronde vrees dat door realisatie van de bebouwing de verkeerssituatie in en om het plangebied en daarmee de bereikbaarheid van JEX zal verslechteren, althans dat onvoldoende maatregelen worden genomen om redelijke bereikbaarheid van haar kantoor tijdens en na de bouw-/realisatieperiode te garanderen. Verslechtering van de verkeerssituatie tijdens en na de realisatie van bebouwing zal nadeel voor medewerkers en klanten van JEX en daarmee voor JEX opleveren. Ook voor hulpdiensten zal het gebouw minder goed bereikbaar zijn tijdens en na de realisatie van de plannen. In dit verband maakt JEX zich zorgen om de veiligheid van haar personeel, goederen en huurdersbelang.

Tot slot spreekt JEX de wens uit dat zij nauw wordt betrokken bij beslissingen over het plan en met name over onderwerpen uit deze brief.

Hoogachtend,

[redacted]

Persoonlijke gegevens

Voorletter(s):	[redacted]
Achternaam:	[redacted]
Adres:	[redacted]
Is dit adres ook het postadres?	ja

Contactgegevens

Door gebruik te maken van DigiD gaat u akkoord met de mogelijkheid om digitaal te corresponderen in het kader van de door u aangemelde zaak.

E-mailadres:	[redacted]
Herhaal e-mailadres:	[redacted]
Dient u het bezwaar voor uzelf of als gemachtigde in?	Eigen bezwaar

Het besluit waartegen u bezwaar maakt

Onderwerp	Openbare orde en veiligheid (bijvoorbeeld exploitatievergunning)
Kenmerk van het besluit	NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01
Datum van het besluit	14-12-2023
Wie heeft het besluit genomen?	Het college van B&W
Waarover ging het besluit?	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om maximaal 1.100 woningen te realiseren. Een deel van het toe te voegen programma bestaat uit niet-woonfuncties. Dit betreft onder andere horeca aan de kade, werk- en bedrijfs/woonruimtes voor lokale ondernemers, startups en maakindustrie en kantoor-ruimte in de bestaande bebouwing, mogelijke culturele of maatschappelijke invulling als stedelijke trekker en wijkgerichte winkels en/of dienstverlening.

Bezwaar te laat ingediend

Reden van te late indiening:	Pas vorige week bekend gemaakt door projectontwikkelaar wat de de precieze planning is

Informatie over bezwaar

Is uw bezwaarschrift volledig gemotiveerd of heeft u meer tijd nodig voor het indienen van de motivatie?	Volledig gemotiveerd

Bezwaar

Inhoud van het bezwaarschrift	Bezwaar projectbouw de Kaai.pdf

De door de projectontwikkelaar gepresenteerde plannen voor de bouw zullen negatieve gevolgen voor het woongenot van directe bewoners. De gepresenteerde plannen zal uitzichten en natuurlijk zonlicht zwaar verminderen, waardoor de wijk duister zal worden.

From: noreply@rotterdam.nl
Sent: 31-01-2024 09:48:11
To: [redacted]
Subject: Gemeente Rotterdam - Ontvangstbevestiging - Zaaknummer: 69418-2024

Bezwaar voor burgers indienen

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor het indienen van uw bezwaar. Dit bericht heeft het zaaknummer: 69418-2024 gekregen.
Geef dit nummer aan ons door als u contact opneemt over deze zaak.

Heeft u met DigiD ingelogd? Dan kunt u de voortgang van uw zaak volgen.
Maak hiervoor gebruik van het digitale loket.

Met vriendelijke groet,
Gemeente Rotterdam
Ons algemene telefoonnummer is: 14 010

Aan de Gemeente Rotterdam

Afdeling Bestemmingsplannen

Betreft bestemmingsplan ‘de Kaai’, Kop van Feijenoord

identificatienummert NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Rotterdam, 31-1-2024

Beste Gemeente,

De Fietsersbond heeft het Bestemmingsplan en het Masterplan voor de ontwikkeling van ‘de Kaai’ op de kop van Feijenoord kunnen inzien.

Het doet ons plezier te lezen dat er veel wordt ingezet op fietsers, zowel wat betreft vervoer als wat betreft fietsbergingen. Er is echter een punt van zorg dat wij bij deze onder uw aandacht willen brengen. Dat is de Roentgenstraat. De straat ligt direct langs het ontwikkelgebied.

Ook nu worden wij regelmatig door onze leden geattendeerd op de onveiligheid voor fietsers op deze straat. De fietsstroken zijn veel te smal, het verkeer rijdt ondanks de maximumsnelheid van 30 km/u, veel te hard en rakelings langs de fietsers. Het kruispunt met de Oranjeboomstraat is onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk.

De wijken in de ‘kop van Feijenoord’ zijn in ontwikkeling en er is een nieuwe wijk, het Hefkwartier, bij gekomen. Meer bewoners, meer kinderen. Voor hen is fietsen in deze buurten extra gevaarlijk.

Ook het bouwverkeer voor de Piekstraat gaat vaak door de Roentgenstraat. Daar komt dus straks het bouwverkeer voor de Kaai ook nog bij. En later ook nog het ‘project Hunter Douglas’.

Als ‘de Kaai’ klaar is zijn er een paar duizend nieuwe bewoners die over die straat moeten om hun wijk in te komen. Dat is onmogelijk en gevaarlijk.

Wij willen u graag allereerst attenderen op de problemen die nu al spelen, in de hoop dat u op korte termijn iets aan deze situatie kunt doen. Wij denken graag met u mee. Voor veilige fietsstroken heeft het CROW Fietsberaad uitstekende adviezen.

We verwachten dat er in de uiteindelijke situatie een goede oplossing zal komen voor dit probleem.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

bestuurslid Fietsersbond Rotterdam + Regio

Fietsersbond
Rotterdam + Regio

NL Frankering betaald €9.8
18 gr.

214274

PostNL
30-01-2024 09:56

NL

3SRPKS532378364

3002AN 6575

De Raad van Rotterdam
t.a.v. directeur Stads-
ontwikkeling
BWT/Bezwaarmiddelen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI
REG.NR:
31 JAN. 2024

91



Zienswijze (Bezwaarschrift) tegen het ontwerp bestemmingsplan De Kaai, plannummer is NL.IMRO.0599.BP2229 DeKaaiRdam-on01. Bezwaarperiode 22-11-2023 tot 1-2-2024

Rotterdam, 30 januari 2024

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI
REG.NR:
Bockxmeer,
31 JAN. 2024
ROUTE:

Aan de Raad van Rotterdam,
T.a.v. directeur van Stadsontwikkeling, mevr. H.M. van
BWT/Bestemmingsplannen,
Postbus 6575; 3002 AN, Rotterdam

Geachte mevrouw,

Mijn naam is [redacted],
Rotterdam. Ik woon achter de [redacted] van het voormalige Unileverterrein, nu bekend onder de naam De Kaai.

Ik voel me gerechtigd als bewoner om een bezwaarschrift in te dienen tegen dit bestemmingsplan.
Ik woon al 44 jaar op dat adres met mijn vriendin met een onderbreking van anderhalf jaar in een wisselwoning. We zijn van plan daar te blijven wonen.

Mijn leven in de wijk gaat door dit ontwerp bestemmingsplan De Kaai achteruit, ik ondervind hinder als de bebouwing zoals die staat in de toelichting is gerealiseerd. Ik heb overlast van de bouw, die zeker 10 jaar gaat duren. Het ingediende bestemmingsplan is een klein stukje van de wijk Feijenoord. Passend was geweest om een bestemmingsplan voor heel de wijk Feijenoord in te dienen, zodat allerlei ingrepen op het gebied van bouwen, wonen, verkeer, voorzieningen, sociale aspecten in één visie kan worden gevat. Dan kunnen bewoners zien, wat de gemeente met hun wijk voor heeft en daar hun mening over geven. Nu weer een projectbestemmingsplan, weliswaar groter dan het al ingediende projectbestemmingsplan Mallegat, maar het bezwaar blijft hetzelfde.
De wijkraad van Feijenoord heeft verscheidene malen gepleit voor een samenhangende visie en een daarmee gepaard gaan bestemmingsplan, maar daar is niet naar geluisterd. Een ander bezwaar, net als bij Mallegat, is dat dit plan weinig voordeel geeft aan de inwoners van Feijenoord. Er is een tekort aan woningen in de wijk en allerlei bewoners en met name de inwonende jongeren willen graag een woning in de wijk en dat is met dit bestemmingsplan voor velen niet mogelijk.

Ik heb de volgende bezwaren:
1 De bouw zal heel veel verkeer met zich meebrengen. Je moet denken aan 10 jaar lang voortdurend af en aanrijden van vrachtwagens, vervoer van kranen. Stof, stank, gevaarlijke situaties. In het bestemmingsplan vind ik niets terug over de aan- en afvoerroutes van het bouwverkeer. Wel dat er 1000 woningen worden gebouwd en 17.000 m2 aan voorzieningen. Aan een bestemmingsplan mag de eis gesteld worden, dat het antwoord geeft op allerlei problemen ook die vergezeld ontstaan door de bouw. In het bestemmingsplan mis ik de aanleg van een haven bestemd voor bouwverkeer en ter ontlasting van de Nassaustraat, de Nassaukade en de Roentgenstraat.. Deze mogelijkheid is niet besproken in de toelichting en staat ook niet op de tekening of wordt vermeld in de collegebrief over het ambitiedocument.

2 De omgeving wordt veel winderiger. Mijn beleving zal zijn dat de Roentgenstraat en de Nassaustraat nare plekken worden om door heen te lopen.
In de toelichting staat, dat de situatie wat betreft wind in de Roentgenstraat verslechterd. In de stad vind ik het al guurder door de vele hoogbouw en dat wil ik in mijn wijk vermijden. Daarbij komt, dat er metingen zijn gedaan voor de huidige situatie.
Vanwege klimaatverandering is er grote kans, dat de windkracht toeneemt. Daar is geen rekening mee gehouden.

3 Er worden de volgende percentages genoemd:10% Sociale huur;
40% Middensegment koop en huur; 30% Vrije sector koop en huur;
20% Top segment koop en huur.
Dat is een verdeling, waar de bewoners van Feijenoord weinig aan hebben. Er wordt nergens vermeld, dat bewoners voorrang hebben. Verder is het percentage sociale huur slechts 10%. Daarbij vind ik dat er gedefinieerd moet worden tot welk huurbedrag sociale huur is. En de garantie, dat na de eerste huurder het huurbedrag niet zal worden verhoogd. De provincie Zuid-Holland heeft percentages vastgesteld voor de hoeveelheid sociale huurwoningen per project. Twee derde betaalbaar en 40% sociale huur. Daar voldoet dit project niet aan. De woningen in deze torens zijn veel duurder. Torens bouwen is voor deze percentages sociale huur te duur. Meer laagbouw en aan een gesloten bouw betekent lagere bouwkosten en meer mogelijkheid om goedkopere woningen te realiseren. Het verlangen zoveel mogelijk woningen op een beperkt gebied te proppen gaat in tegen de belangen van de bewoners in de wijk.

Het college spreekt de wens uit, dat er doorstroming zal plaatsvinden. Dat gebeurt niet met dit bestemmingsplan.
Hier wordt alleen al door stratenplan en bouwhoogte gekozen voor de rijkere bewoner. Doorstroming betekent een ander bestemmingsplan met een ander stratenplan.

4 De overlast gaat jaren duren. Dan heb ik en andere bewoners de overlast en er staat niets tegenover. De woningen zijn te duur voor mensen uit Feijenoord. dat. In Feijenoord leven we al 7 jaar minder en willen geen verdere verslechtering van ons leven.

5 Ik wil een bestemmingsplan waar de bewoners van Feijenoord beter van worden. De enige verbetering, die ik zie is het wandelgebied.

Hoogachtend,



provincie Zuid-Holland

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-2024-848505357
DOS-2024-0000266

Uw kenmerk

Bijlagen
-

Aan de gemeenteraad van Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Onderwerp
Zienswijze ex artikel 3.8 Wro inzake ontwerpbestemmingsplan
De Kaai

Geachte raad,

Inleiding

Ingevolge artikel 3.8, lid 1, onder b van de Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) ontvingen wij op 17 januari 2024 bovengenoemd 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), digitale vindplaats: www.zuid-holland.nl/onderwerpen/omgevingsbeleid.
In de visie, Programma(s) en de verordening zijn beleid respectievelijk regels opgenomen voor de borging en bescherming van provinciale ruimtelijke belangen.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is bij brief van 14 september 2023 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.

Zienswijze

Onze zienswijze heeft betrekking op het onderdeel compensatie bedrijventerrein.

In de aanvaarde regionale bedrijventerreinenstrategie is deze locatie ‘Unileverterrein-Nassaukade’ benoemd als transformatielocatie. Dit betekent dat er uitgegaan kan worden van feitelijk compenseren, conform art. 6.12 lid 7 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Dit kan door middel van beter benutten mits er sprake is van leegstand van de bedrijfspanden van 10 jaar of meer, zoals aangegeven in de toelichting van artikel 6.12 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto’s is beperkt.

Bij een leegstand korter dan 10 jaar moet worden aangetoond dat op deze locatie sprake is van 'incourant vastgoed' of 'ongewenste leegstand'. Als dat niet kan worden aangetoond dan moet de gemeente een compensatieplan opstellen op basis van feitelijke compensatie van het aantal m2 bedrijfsruimte dat het afgelopen 10 jaar op deze locatie in gebruik was.

In de vooroverlegreactie van 14 september 2023 hebben wij het volgende aangegeven:
"Bij het ontbreken van een aanvaarde regionale visie, ontvangt de provincie graag het compensatieplan voor deze locatie."

De bedrijventerreinenstrategie van de MRDH is aanvaard, wat zou suggereren dat er geen compensatieplan nodig is voor deze locatie. Echter staat in de bedrijventerreinenstrategie bij Unilever-Nassaukade het volgende:
"De locatie is niet opgenomen in de behoefteraming als vervangingsvraag. Er wordt gebruik gemaakt van de reserveruimte (het overschot vraag-aanbod in de metropoolregio) Betreft een transformatie naar gemengd wonen-werken. Sinds 2021 is een bedrijf verplaatst. De provincie heeft een zienswijze ingediend voor het tijdelijke plan. Als de bestemmingsplan- wijziging akkoord wordt gevonden dan mag ook feitelijk gecompenseerd worden. In dit geval 0,0 hectare. Het gebied betreft circa 1,6 hectare."

In de aanvaardingsbrief van de provincie van de regionale bedrijventerreinenstrategie MRDH is over compensatie de volgende passage opgenomen:
"Het opnemen als transformatielocatie in deze visie biedt echter geen toezegging over de inhoud van de transformatieplannen. Ieder plan doorloopt daarvoor zelfstandig de geëigende procedure."

Aangezien de bedrijfsruimte op deze locatie in de periode 2013-2023 in gebruik was, moet er door de gemeente een compensatieplan worden aangeleverd. Hierin moet worden aangegeven op welke locatie, in de gemeente of in de regio, het aantal m2 bedrijfsruimte dat het afgelopen 10 jaar op deze locatie in gebruik was, wordt gecompenseerd.

Bij dit bestemmingsplan ontbreekt het compensatieplan, terwijl wij dat wel noodzakelijk achten. Wij verzoeken u het bestemmingsplan aan te vullen met een compensatieplan voor de te compenseren bedrijfsruimte.

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.

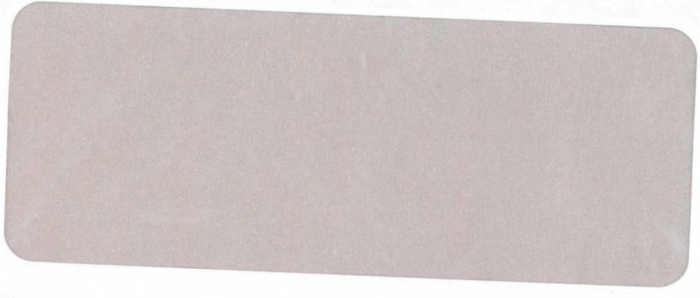
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

drs. K.P. Spannenburg
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.

9 C 1
3 H 8
Y W X



Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
0 1 FEB. 2024	
ROUTE:	KOPIE:

RS2CC - #X840X0X#00#0000#





Duurzaam Bezorgd

Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
en afdeling Bouw- en
Woningtoezicht / Team IZ
Postbas 6575
AN Rotterdam.

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI

REG.NR: 3002

01 FEB. 2024

ROUTE: KOPIE

RS3CC - #X840X0X#00#0000#

[redacted]

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding
REG NR:
01 FEB. 2024
ROUTE:
KOPIE:

Directeur Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Betreft: Ontwerp bestemmingsplan De Kaai Rotterdam
IMRO-idn: NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Rotterdam, zondag 28 januari 2024

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg zou ik graag een zienswijze willen indienen ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan voor De Kaai Rotterdam, gelegen aan de Nassaukade, Nassaustraat en Roentgenstraat te Rotterdam. Het onderwerp dat ik zou willen aanhalen, is Verkeer en Parkeren, zoals omschreven in de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan in paragraaf 5.10.

Samengevat vraag ik mij af of de reducties op de parkeereis correct zijn, en of deze realistisch en verdedigbaar zijn. Verder is de wijze waarop de bestaande parkeergarage (476 parkeerplaatsen) in de toekomst ingezet zal worden bepalend of de ontwikkeling daadwerkelijk kan voldoen aan de parkeereis die hoort bij dit bestemmingsplan.

Op de volgende bladzijden heb ik een en ander uitgewerkt..

Mocht u naar aanleiding van dit schrijven nog vragen hebben, kunt u mij bereiken via onderstaande contactgegevens. Ik zie uit naar uw reactie, waarvoor dank.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bijlage: aantal pagina's: 6

Parkeren: achtergrondinformatie huidige situatie

Allereerst wil ik u graag meenemen in de huidige situatie rondom parkeren in de buurt van de locatie van De Kaai Rotterdam. Ik ben woonachtig aan de Nassaustraat sinds 2016, en bemerk dat de parkeerdruk in de wijk hoog te noemen is in de avonduren, met name de weekends: veel bewoners maar ook bezoekers van bewoners hebben behoefte aan een parkeerplaats, welke niet in de buurt beschikbaar is. P+R is voor bezoekers nagenoeg niet een alternatief vanwege het gebrek aan een hoogfrequente OV-verbinding naar een van de P+R locaties die Rotterdam rijk is.

Er is wel een betaalde private parkeerplaats in de buurt (Entrepot/De Vijf Werelddelen), echter geldt daar een tarief van €1,50/uur (maximum dagtarief €15,00). Dit terwijl bewoners voor bezoekers een parkeervergunning kunnen gebruiken, waar het tarief €0,72/uur is (2024).

Desondanks is te bemerken dat auto's door de parkeerdruk regelmatig geparkeerd worden op plaatsen waar dat niet is toegestaan; voorbeelden zijn: Bottelaarstraat (buiten de parkeervakken, technisch gezien dus op de openbare weg), Nassaustraat (op de stoep), Oranjeboomstraat (op de stoep, naast de busbaan). Voor de Nassaustraat is het foutparkeren gereduceerd door de plaatsing van een aantal plantenbakken in de stoep.

Qua deelauto's is de afgelopen jaren niet veel veranderd: het aanbod lijkt ongewijzigd de afgelopen 10 jaren.

Tot slot is een gerucht gaande dat de parkeervakken aan de Nassaustraat tezijnertijd opnieuw ingedeeld zouden worden, waarbij het huidige parkeren in steekvakken vervangen wordt door fileparkeren. Dit zal een verdere reductie opleveren van openbaar beschikbare parkeerplaatsen.

De Kaai Rotterdam: berekende parkeereis

Bron: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/t_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01.html#_5.10_Verkeerenparkeren

In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan is een berekening te vinden in de parkeereis, op basis van de parkeernormen zoals opgenomen in de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022". De parkeerbehoefte is als volgt gepresenteerd:

worst case scenario		aantal	p-norm	vraag	middag	avond	koopav	nacht	zat mid	zat avond
sociale huur	40-65	*110*	*0,4*	*44,0*	*22,0*	*39,6*	*35,2*	*44,0*	*26,4*	*35,2*
middensegment	65-85	*550*	*0,6*	*330,0*	*165,0*	*297,0*	*264,0*	*330,0*	*198,0*	*264,0*
vrije sector	65-85	*292*	*1,0*	*292,0*	*146,0*	*262,8*	*233,6*	*292,0*	*175,2*	*233,6*
topsegment	>120	*149*	*1,2*	*178,8*	*89,4*	*160,9*	*143,0*	*178,8*	*107,3*	*143,0*
totaal woningen		1.101		844,8	422,4	760,3	675,8	844,8	506,9	675,8
kantoor		*1.000 m2*	*0,76*	*7,6*	*7,6*	*0,4*	*0,4*	*0,0*	*0,0*	*0,0*
arbeid intensief / bezoek extensief		*1.500 m2*	*0,67*	*10,1*	*10,1*	*0,5*	*0,5*	*0,0*	*0,0*	*0,0*
bedrijven (cat 2)	*commerc dienstverl*	*1.000 m2*	*1,2*	*12,0*	*12,0*	*0,6*	*9,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*
horeca	*restaurant*	*700 m2*	*1,6*	*32,0*	*12,8*	*28,8*	*30,4*	*0,0*	*22,4*	*32,0*
horeca	*cafetaria / snackbar*	*700 m2*	*0,4*	*2,8*	*1,4*	*2,2*	*2,2*	*0,0*	*1,4*	*2,8*
onderwijs	*creche, peuterspeelzaal, kdv*	*600 m2*	*0,8*	*5,6*	*2,8*	*4,5*	*4,5*	*0,0*	*2,8*	*5,6*
sociaal-cult centrum, wijkgebouw		*500 m2*	*0,1*	*0,5*	*0,2*	*0,5*	*0,5*	*0,0*	*0,3*	*0,5*
1e lijns gezondheidscentrum (per behandelkamer)		*4.000 m2*	*0,53*	*13,8*	*10,3*	*1,4*	*1,4*	*0,0*	*1,4*	*1,4*
zorgwonen (50 units a 80m2 BVO)		*4.000 m2*	*0,4*	*20,0*	*10,0*	*20,0*	*20,0*	*5,0*	*12,0*	*16,0*
verpleeghuis/hospice (ca 38 eenheden)		*3.000 m2*	*0,4*	*15,2*	*7,6*	*15,2*	*15,2*	*3,8*	*9,1*	*13,7*
totaal commercieel				119,5	74,8	74,1	84,1	8,8	49,4	72,0
TOTAAL PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING				**964,3**	**497,2**	**834,4**	**759,9**	**853,6**	**556,3**	**747,8**
reductie nabijheid treinstation (NS-station Blaak)			*20%*	*192,9*	*99,4*	*166,9*	*152,0*	*170,7*	*111,3*	*149,6*
reductie extra fietsparkeerplekken			*10%*	*96,4*	*49,7*	*83,4*	*76,0*	*85,4*	*55,6*	*74,8*
reductie agv inzet deelauto's (wonen)			*20%*	*169,0*	*84,5*	*152,1*	*135,2*	*169,0*	*101,4*	*135,2*
reductie agv aanbieden MaaS			*20%*	*192,9*	*99,4*	*166,9*	*152,0*	*170,7*	*111,3*	*149,6*
TOTAAL REDUCTIE				***651,1***	***333,1***	***569,3***	***515,1***	***595,8***	***379,5***	***509,1***
toevoeging deelauto's (1 op 5)				*34,0*	*34,0*	*34,0*	*34,0*	*34,0*	*34,0*	*34,0*
TOTAAL BEHOEFTE NA REDUCTIE				**347,2**	**198,1**	**299,1**	**278,8**	**291,8**	**210,8**	**272,7**

Mijn zienswijze op de berekende parkeereis

Er zijn drie zaken waar ik een andere of aanvullende zienswijze op heb:

1. De wijze waarop de reeds bestaande parkeergarage gebruikt zal worden
2. De reductie nabijheid treinstation (NS station Blaak)
3. De reductie agv inzet deelauto's (wonen) i.c.m. de toevoeging deelauto's; in een verhouding 5:1

Op de volgende pagina's de uitwerking van deze zaken:

1. De wijze waarop de reeds bestaande parkeergarage gebruikt zal worden

In de toelichting is vermeld dat de huidige parkeergarage (ruim) voorziet in de parkeerbehoefte van De Kaai Rotterdam: de garage heeft een capaciteit van 476 parkeerplaatsen. Vanuit het project De Kaai hebben wij op de inloopsessies begrepen dat de reeds bestaande parkeergarage privaat eigendom is, en dat deze parkeergarage **niet** opengesteld zal worden voor openbaar gebruik.

Als dat inderdaad het geval is, dan kan aan de parkeereis praktisch gezien niet worden voldaan voor doelgroepen die niet wonen of werken in De Kaai, maar er op bezoek komen (zoals bezoekers voor horeca, voor het wijkgebouw, voor bewoners). De beschikbaarheid aan parkeerplaatsen in de garage zijn in dat geval buiten bereik voor deze doelgroepen. Kijkend naar de tabel, is niet eenduidig op te maken hoe groot de exacte vraag is voor de doelgroepen die buiten bereik zullen zijn.
Als de parkeergarage wél opengesteld zal worden voor openbaar gebruik, is de enige zorg van mijn kant dat de parkeertarieven voor bezoekers zeer waarschijnlijk hoger zullen liggen dan de kosten voor een bezoekersvergunning van €0,72/uur voor parkeren op straat.

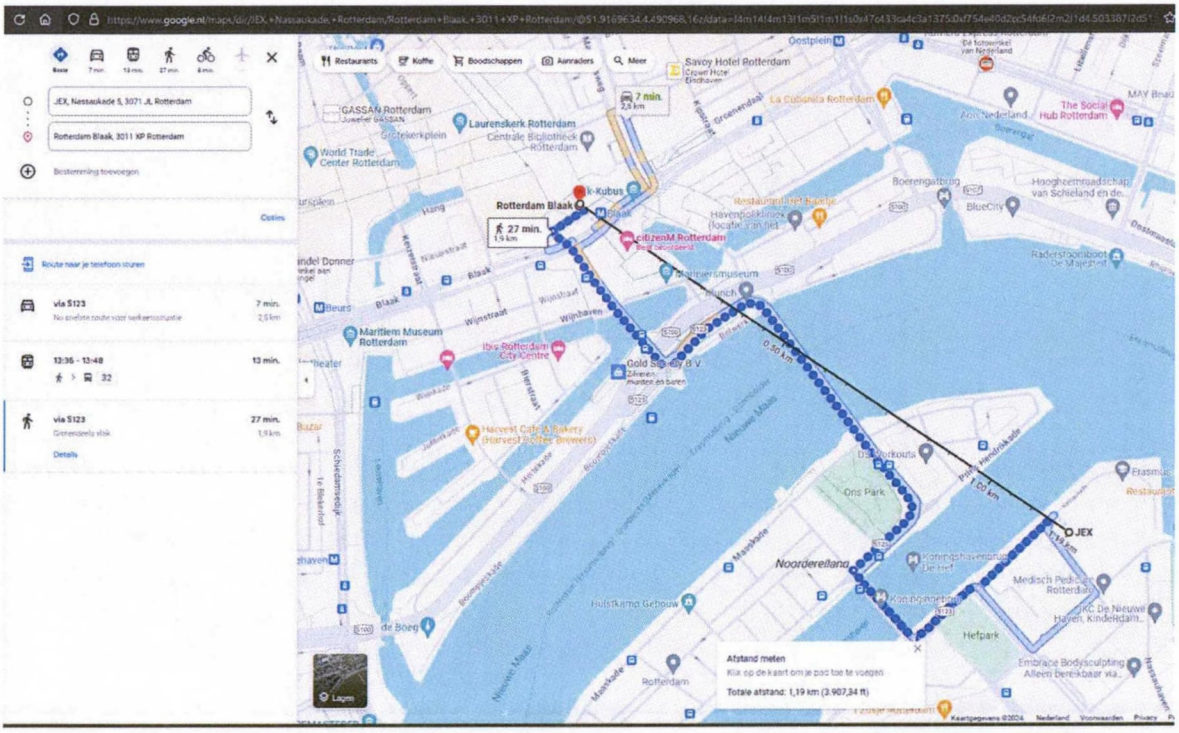
Graag verneem ik hoe de Gemeente Rotterdam omgaat met bovenstaand vraagstuk als blijkt dat de genoemde parkeergarage niet opengesteld wordt voor openbaar gebruik, en of dat wat verandert voor de berekende parkeereis.

2. De reductie nabijheid treinstation (NS station Blaak)
Bron: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR671029/1

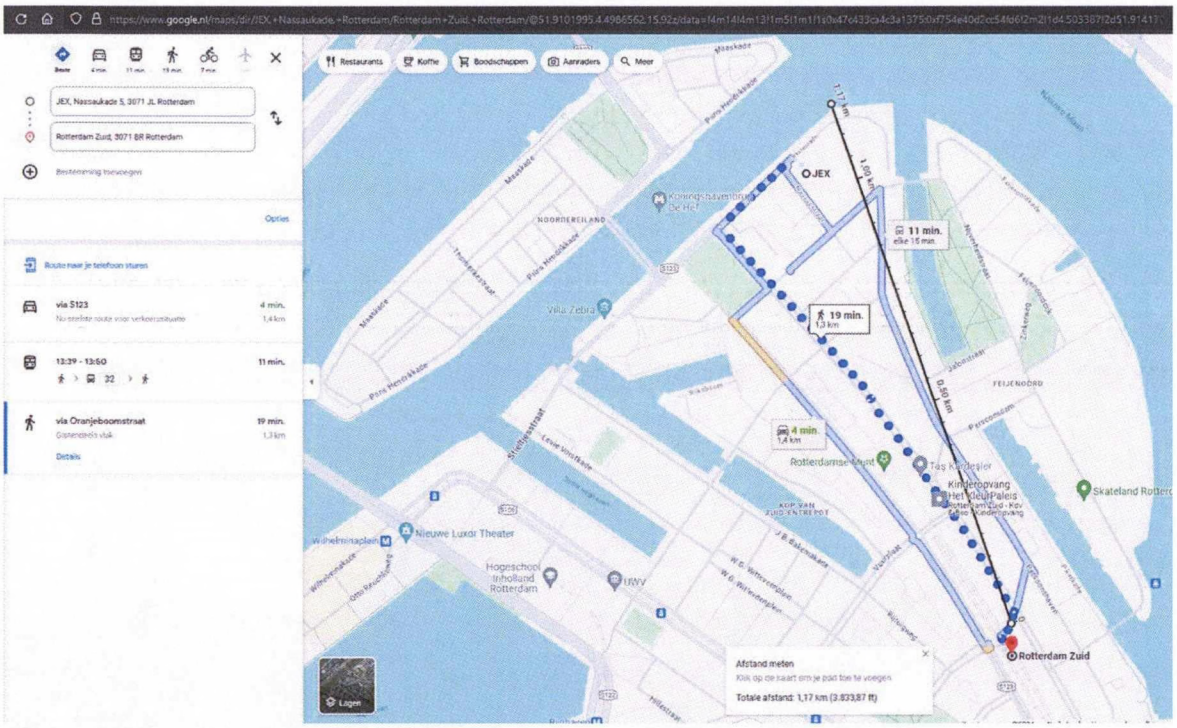
In de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022" is in artikel 12 lid 5 opgenomen dat de hemelsbrede afstand ontwikkeling – entree OV halte van 800 tot 1200 meter mag zijn om een reductie van 20% toe te passen ingeval dat NS station Blaak als referentiepunt wordt gebruikt.

Bij het toepassen van deze afstandregel, is de hemelsbrede afstand tot aan de Nassaukade weliswaar nagenoeg 1200 meter, echter beslaat dit minder dan 20% van het oppervlakte van de ontwikkeling.; van deze 20% betreft het merendeel de bestaande bouw. De hemelsbrede afstand tot het uiterste punt van de ontwikkeling (Roentgenstraat/Nassaubrug) is ongeveer 1350 meter.

Als ik de loopafstand tussen NS station Blaak en de Nassaukade gebruik, is de afstand (te voet) 1900 meter (een afwijking ten opzichte van de hemelsbrede afstand van ruim 58%)



Vanwege de ligging van de rivier en de grote afwijking tussen de hemelsbrede en de daadwerkelijke (loop-)afstand van NS Station Blaak tot de ontwikkeling, zie ik graag dat NS station Blaak **niet** als referentie waarmee een reductie op de parkeereis wordt toegepast. Logischer zou NS Station Rotterdam Zuid zijn:



NS Station Rotterdam Zuid ligt binnen de hemelsbrede afstandsmarge van 800 tot 1200 meter. In dat geval is de maximale toe te passen reductie 10%.

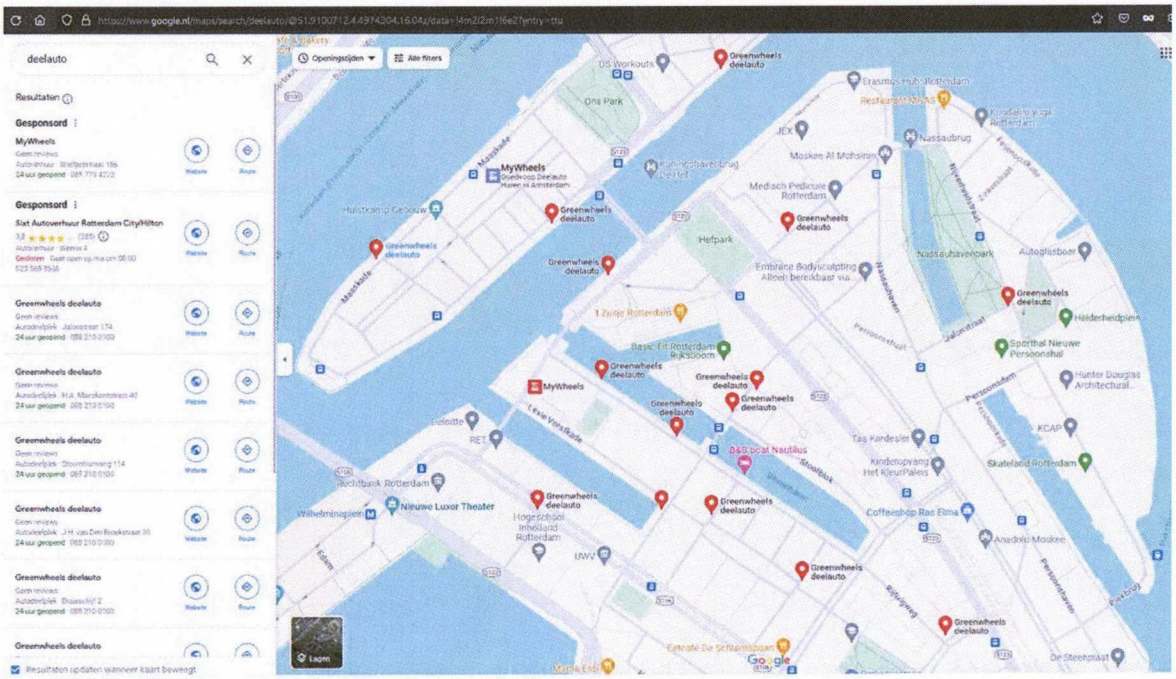
Ondanks dat dit geen effect zou hebben op de berekende parkeereis, zou ik wel expliciet benoemd willen hebben dat de reductie bepaald is op basis van de ligging van NS Station Rotterdam Zuid, omdat dit bepalend kan zijn als de parkeereis anders zal worden berekend op basis van beschikbare parkeerplekken.

3. De reductie agv inzet deelauto's (wonen) i.c.m. de toevoeging deelauto's; in een verhouding 5:1
Bron: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR671029/1

In de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022" is in artikel 13 lid 2 opgenomen dat, indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, dan kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.

In de berekening wordt uitgegaan van 34 parkeerplaatsen voor 34 deelauto's. Dit houdt in dat de parkeereis gemiddeld 170 – 34 = 136 parkeerplaatsen gereduceerd is.

Vandaag de dag (28 januari 2024) levert het zoeken naar de hoeveelheid beschikbare deelauto's in de buurt 16 (!) deelauto-locaties op via Google Maps, welke niet per se op loopafstand bereikbaar zijn:



Het lijkt mij niet reëel dat met de komst van De Kaai Rotterdam de hoeveelheid aan beschikbare deelauto's in de wijk meer dan verdrievoudigt, geconcentreerd op De Kaai Rotterdam.

Graag zie ik de parkeereis heroverwogen, waarbij niet wordt uitgegaan van het maximaal realiseerbare aantal deelauto's. Een nominaal aantal van 3-5 nieuwe deelauto's in plaats van een percentage lijkt realistischer, wat een maximale reductie van 25 – 5 = 20 parkeerplaatsen toestaat.

act Fort Advocaten

Fort Advocaten N.V.
Koningslaan 60 1075AG AMSTERDAM The Netherlands .

Frankering betaald

postnl

D-A-1

R Aangetekend

T.A.V. DE DIRECTEUR VAN
STADSONTWIKKELING
Postbus 6575
3002AN ROTTERDAM

3SAWRX961480233

Recommandé

NL



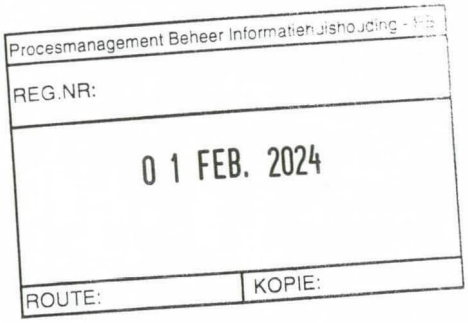
P2202

Procesmanagement Beheer informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
- 1 FEB. 2024	
ROUTE:	KOPIE:

act Fort Advocaten

The Netherlands

PER AANGETEKENDE POST
EN PER GEWONE POST
Gemeenteraad Rotterdam
t.a.v. de directeur van Stadsontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM



Amsterdam, 31 januari 2024

Inzake : Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'De Kaai Rotterdam'
Onze ref. : 3648293.1/20200052
Uw ref. : NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01
E-mail : [redacted]

act legal offices

Amsterdam
Bratislava
Bucharest
Budapest
Frankfurt
Madrid
Milan
Prague
Vienna
Warsaw

Geachte heer/mevrouw,

Namens cliënte, Wisdom (Brug & Kade) B.V. (hierna: '**Wisdom**') kantoorhoudende aan Herikerbergweg 88 (1101 CM) te Amsterdam, dienen wij hierbij een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan 'De Kaai Rotterdam' (hierna: '**Ontwerpbestemmingsplan**') van de gemeente Rotterdam dat sinds 22 december 2023 tot en met 1 februari 2024 ter inzage ligt.

Wisdom (Brug & Kade) B.V.
Wisdom is eigenaar en opstalgerechtigde van het kantoorgebouw Brug & Kade, alsmede tot het tegenover aan de kade gelegen pomphuis, gelegen aan de Nassaukade 5 te Rotterdam. De percelen zijn kadastraal bekend gemeente Rotterdam, sectie Q, nummers 6483, 6484, 6631, 6634, 6635, 6636, 6637, 6638, 7287 en 7288 (Brug-gebouw), 6627, 6630 en 6636 (Kade-gebouw), 6788 en 6790 (Pomphuis) (het Bruggebouw, Kadegebouw en Pomphuis hierna tezamen: '**Brug & Kade-gebouw**').

Ontwerpbestemmingsplan en aanleiding zienswijze
Het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan is gelegen aan de Nassaukade in Rotterdam. De locatie is gelegen in de wijk Feyenoord. Het thans geldende bestemmingsplan is 'Kop van Feyenoord' van de gemeente Rotterdam, onherroepelijk vastgesteld op 13 oktober 2016. Naast voornoemd bestemmingsplan gelden drie paraplubestemmingsplannen op de locatie, te weten 'Paraplu herziening parkeernormering Rotterdam' (2017), 'Paraplu herziening biologische veiligheid' (2018) en 'Paraplu herziening evenementen' (2022).

Fort Advocaten N.V. is een naamloze vennootschap. Fort Advocaten N.V. is gevestigd in Amsterdam en staat ingeschreven in het handelsregister bij de Kamer van Koophandel onder nummer 34372941. Uitsluitend Fort Advocaten N.V. geldt als opdrachtnemer. Op alle werkzaamheden zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden staan vermeld op onze website.

Fort Advocaten N.V. is a limited liability company. Fort Advocaten N.V. has its offices in Amsterdam and is registered with the Trade Register of the Chamber of Commerce under number 34372941. Fort Advocaten N.V. shall operate as sole contracting party. Applicable to all our activities are our general Terms and Conditions, which include a limitation of liability. These general Terms and Conditions are available on our website.

Het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan omvat, naast voornoemde percelen van het Brug & Kade-gebouw, de volgende kadastrale percelen: gemeente Rotterdam, sectie Q nummers 6483 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6484 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6628, 6631 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6634 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6635 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6637 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 6638 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 7288 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 7289, 7292, 6632, 7287 (belast met opstal ten behoeve van Wisdom), 7290 en 7291 (hierna: '**Herontwikkellocatie**' of '**Unilever-fabrieksterrein**').

Het Ontwerpbestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het voormalig Unilever-fabrieksterrein naar een stedelijk woon/werkgebied met circa 1.100 woningen en 17.000 m^2 aan voorzieningen in de plint van de appartementsgebouwen mogelijk. Deze herontwikkeling zal worden uitgevoerd onder leiding van VORM/Amvest. Het Brug & Kade-gebouw maakt geen onderdeel uit van de herontwikkeling maar valt wel binnen de reikwijdte van het Ontwerpbestemmingsplan. Ingevolge de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan blijven de bestaande functies gehandhaafd.[1]

Wisdom staat in principe positief tegenover de herontwikkelplannen van VORM/Amvest en daarmee tegenover het Ontwerpbestemmingsplan. Wisdom heeft na bestudering van de plankaart, de planregels en de toelichting behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan echter enkele bezwaren en opmerkingen, welke zij in deze zienswijze uiteen zal zetten ten einde te bereiken dat haar belangen afdoende zijn gewaarborgd in dit Ontwerpbestemmingsplan en de herontwikkeling niet te koste gaat van de belangen van Wisdom en haar huurders en de waarde van het Brug & Kade-gebouw.

Belanghebbende

Het Brug & Kade-gebouw is gelegen in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan waardoor de toepassing van het Ontwerpbestemmingsplan, nadat dit plan onherroepelijk is vastgesteld, zal gelden voor het Brug & Kade-gebouw. Wisdom is aldus belanghebbende en daarmee ontvankelijk voor het indienen van een zienswijze tegen het Ontwerpbestemmingsplan.

Wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van huidige bestemmingsplan

Het Ontwerpbestemmingsplan brengt aanzienlijke wijzigingen met zich mee ten opzichte van het geldende bestemmingsplan Kop van Feyenoord. De bestemming van het Unilever fabrieksterrein verandert van bedrijf naar gemengd waardoor het mogelijk wordt het terrein in te richten met woningen en voorzieningen. Daarnaast zijn de bouwregels aangepast waardoor onder andere bouwen tot een maximale hoogte van 73 meter mogelijk is.

Bestemmingswijziging Bruggebouw

Ingevolge de plankaart bij het Ontwerpbestemmingsplan lijkt de bestemming van het Bruggebouw ook te veranderen. Het Bruggebouw is immers oranje gekleurd op de plankaart bij het Ontwerpbestemmingsplan in plaats van paars onder het geldende bestemminsplan. Bij een oranjekleur hoort de bestemming 'gemengd', bij een paarse kleur hoort de bestemming 'bedrijf'. De bestemming lijkt verandert, maar na een

---

[1] Toelichting Ontwerpbestemmingsplan hoofdstuk 3, p. 24.

grondige studie van de plankaart en de planregels bij het Ontwerpbestemmingsplan moet Wisdom concluderen dat uitsluitend functies behorend bij de bestemming 'bedrijf' zijn toegestaan (waaronder kantoor), zoals het gebouw nu ook wordt gebruikt. De gemengde bestemming wordt namelijk dermate ingeperkt door de specifieke bouwaanduiding 'overkraging 1' waardoor voor bestaande bebouwing uitsluitend de bestemming 'Bedrijf' is toegestaan ex artikel 4.1.[2] Daarnaast valt op dat het meest noordelijke punt van het Bruggebouw niet is ingekleurd en ook niet is betrokken bij de nadere aanduidingen, zoals het bouwvlak en de kantoorfunctie. Het is Wisdom dan ook niet duidelijk waarom het Bruggebouw ingevolge de plankaart bij het Ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'gemengd' heeft gekregen, in plaats van 'bedrijf' onder het huidige bestemmingsplan.

Een gemengde bestemming leidt er in eerste instantie toe dat het lijkt alsof de bestemmingen die aan het Bruggebouw kunnen worden gegeven, worden uitgebreid maar ook worden beperkt. Uitgebreid, aangezien het naast het gebruik van het gebouw als bedrijf[3], waaronder zelfstandig kantoor, het ook mogelijk wordt om – naast bedrijven en kantoren – het gebouw te bestemmen ten behoeve van bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen en/of dienstverlening[4]. De beperking van de bestemming is terug te vinden in artikel 5.3.3 van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan. Hierin is bepaald dat de functies als bedoeld in artikel 5.1 sub b t/m i uitsluitend zijn toegestaan onder de volgende voorwaarden:

a) Bedrijven t/m categorie 2 zoals opgenomen in de lijst met bedrijfsactiviteiten. Voor kantoren en dienstverlening geldt daarnaast de beperking dat een maximaal oppervlakte van 10.300 m^2 b.v.o. kan worden aangewend voor deze functies in het plangebied. Voorts geldt voor kantoren:
    1. In totaal is maximaal 7.000 m^2 b.v.o. aan kantoren toegestaan (waarvan maximaal 1.000 m^2 b.v.o. met een baliefunctie);
    2. Uitsluitend kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto vloeroppervlak van 1.000 m^2 per vestiging zijn toegestaan voor zover geen cluster van meer dan vijf kantoren ontstaat zijn toegestaan;
    3. Hetgeen opgenomen onder sub 2 geldt in het geheel niet voor de bestaande monumentale bebouwing Margarinefabriek Simon van den Bergh Limited.

Het Bruggebouw beslaat 14.736 m^2 aan kantoorruimte en is ook volledig verhuurd als kantoorruimte. De beperking van 10.300 m^2 mag voor het Bruggebouw nimmer leiden tot een beperking in de mogelijkheden tot verhuur van de volledige kantoorruimte. De nieuwe bestemming mag derhalve niet een verslechtering zijn ten opzichte van de mogelijkheden onder het geldende bestemmingsplan. Ook kan Wisdom niet inschatten of en in hoeverre het totaal van 10.300 m^2 aan kantoorruimte in het plangebied door andere kantoorruimtes wordt aangewend in de nieuwbouw op de Herontwikkellocatie. Wisdom dient in het gebruik en de kantoorfunctie van het Bruggebouw in ieder geval niet te worden belemmerd door de komst

---

[2] Voor overkraging in nieuwbouw geldt artikel 5.3.3 sub h) van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan terwijl voor overkraging in bestaande bouw artikel 5.3.4 van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan geldt. Voor het Brug & Kade-gebouw geldt derhalve artikel 5.3.4.

[3] Zie voor de opsomming van mogelijke bestemmingen onder 'bedrijf' artikel 4.1 onder sub a t/m e van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan.

[4] Zie voor de opsomming van mogelijke bestemmingen onder 'gemengd' artikel 5.1 onder sub a t/m r van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan.

van eventuele nieuwe kantoren op de Herontwikkellocatie en ziet dat graag gewaarborgd in het Ontwerpbestemmingsplan. Ditzelfde geldt voor de limiet van 7.000 m2 op grond van sub 2). Een oplossing hiervoor zou zijn om het Bruggebouw toe te voegen aan de uitsluiting als opgenomen onder sub 3) van artikel 5.3.3 sub a zodat sub 2) van het artikel voor het Bruggebouw niet van toepassing is. Mogelijk kan deze uitsluiting worden opgerekt waardoor het hele artikel, en daardoor ook de beperking van 10.300 m^2, niet van toepassing is voor het Bruggebouw. Op die manier kan Wisdom het Bruggebouw blijven exploiteren zoals zij nu ook doet. Voor Wisdom is vanzelfsprekend van belang dat het Bruggebouw nu en in de toekomst volledig, oftewel voor de totale 14.736 m^2, in elk geval kan worden verhuurd als kantoor dan wel een andere functie die valt onder de bestemming bedrijf.

Voor wat betreft de voor gemengd aangewezen gronden bestemd als 'maatschappelijke voorziening' geldt dat in artikel 5.3.3 onder e) is bepaald dat een maximale oppervlakte van 11.600 m^2 b.v.o. is toegestaan in het plangebied, waarvan maximaal 600 m^2 b.v.o. aan kinderopvang, maximaal 4.000 m^2 b.v.o. aan een gezondheidscentrum en maximaal 80 zorgwoningen.

Wisdom is thans bezig met een partij over de mogelijke ver- en aanhuur van het Kadegebouw ten behoeve van een medisch dagcentrum. Voor dit gebruik is onder het huidige bestemmingsplan een omgevingsvergunning aangevraagd. Deze partij is mogelijk tevens (in de toekomst) geïnteresseerd in de aanhuur van (een gedeelte) het Bruggebouw ten behoeve van haar medisch dagcentrum. De bestemming gemengd – maatschappelijke voorziening maakt de medische functie mogelijk, zij het gelimiteerd tot maximaal 4.000 m^2 b.v.o. Deze limiet is te beperkt voor de verhuur van het Bruggebouw, aangezien het Bruggebouw een totaal b.v.o. van 14.736 m^2 heeft. Wisdom kan daarnaast uit de stukken behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan niet afleiden of op de planlocatie op een andere plek ook een gezondheidscentrum wordt geopend. Mogelijk beperkt dit de mogelijkheden van de verhuur van het Bruggebouw. Wisdom verzoekt de gemeente dan ook om ook in dit artikel een uitsluiting op te nemen op grond waarvan de beperkingen van dit artikel niet gelden voor het Bruggebouw.

Het ziet er aldus naar uit dat het Bruggebouw de bestemming 'gemengd' heeft gekregen terwijl het erop neerkomt dat uitsluitend de bestemming kantoor ex artikel 4.1 (bedrijf) geldt. De kwalificatie van 'gemengd' leidt daarbij enkel tot verdere belemmering door de regels van artikel 5.3.3 waardoor het gebruik van het Bruggebouw wordt ingeperkt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Dat is voor Wisdom niet acceptabel. Wisdom verzoekt de gemeente dan ook helderheid te verschaffen en de bestemming van het Bruggebouw te wijzigen dan wel de beperkingen van artikel 5.3.3 niet van toepassing te verklaren voor het Bruggebouw.

Bestemming Kadegebouw
De bestemming van het Kade-gebouw verandert onder het Ontwerpbestemmingsplan niet. Uit de stukken valt niet te herleiden waarom de bestemmingsaanpassing slechts van toepassing is op het Bruggebouw. Wisdom verzoekt de gemeente dit nader toe te lichten. De wijziging is opmerkelijk aangezien het Brug & Kade-gebouw verbonden is met elkaar door onder meer de gemeenschappelijke ruimte op de begane grond. Wisdom zou gezien de verbondenheid tussen de gebouwen graag eenzelfde bestemming op het Brug & Kade-gebouw zien. Gezien de mogelijkheden voor een medisch centrum heeft Wisdom voorkeur voor de bestemming gemengd waarbij de beperkingen van artikel 5.3.3 (aantal m^2 en specifieke

bouwaanduiding) van het Ontwerpbestemmingsplan niet gelden voor het Brug & Kade-gebouw. Hierdoor wordt het mogelijk om het gehele Brug & Kade-gebouw van totaal 19.905 m^2 b.v.o. te gebruiken onder een gemengde bestemming. De bestemming is voor Wisdom van belang in verband met de verhuurmogelijkheden van het Brug & Kade-gebouw. Twee verschillende bestemmingen belemmert mogelijk de verhuur van het gehele gebouw aan één partij of de verhuur van ruimte in het Bruggebouw in combinatie met ruimte in het Kadegebouw. Dit acht Wisdom onwenselijk. Wisdom verzoekt de gemeente hier te motiveren waarom is gekozen voor twee verschillende bestemmingen onder het Ontwerpbestemmingsplan en de bestemming aan te passen voor het Brug & Kade-gebouw naar of volledig bedrijf of volledig gemengd (waarbij de beperkingen van artikel 5.3.3. niet van toepassing worden verklaard voor het Brug & Kade-gebouw).

Omgevingsaspecten

Bezonning
In het kader van de bezonning is voor het Ontwerpbestemmingsplan gebruik gemaakt van de uitgangspunten voor het Rotterdams afwegingskader voor bezonning, met als leidraad de 'lichte TNO-norm'. In de richtlijn worden eisen gesteld aan de bezonningsduur van woningen. Een gebouw voldoet aan deze norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

In de bezonningsstudie van dGmR d.d. 8 september 2023 (bijlage 6 bij de toelichting) is het Brug & Kade-gebouw afgebeeld, maar lijken deze gebouwen niet mee te zijn genomen in de studie. De invloed van de herontwikkeling op de bezonning van de omgeving van het plangebied is meegenomen in de studie. De invloed van de hoogbouw op de Herontwikkellocatie ter zake de bezonning van het Brug & Kade-gebouw wordt niet weergegeven op de kaartjes. Terwijl figuur 2 en 3 op pagina 3 van de studie toch duidelijk laten zien dat de herontwikkeling wel degelijk invloed heeft op de bezonning van het Brug & Kade-gebouw. Aangezien het Brug & Kade-gebouw geen onderdeel is van de herontwikkeling maar wel van het plangebied, is Wisdom van mening dat voor wat betreft de bezonningsstudie de herontwikkeling als uitgangspunt had moeten worden genomen en niet het gehele plangebied. De herontwikkeling heeft immers ook invloed op het Brug & Kade-gebouw voor wat betreft bezonning. Zo kan worden vastgesteld aan de hand van de figuren in de bezonningsstudie dat de oostelijke gevel van het Bruggebouw wordt geblokkeerd door de nieuwbouw en hoeverre dit impact heeft op het Brug&Kade-gebouw. Dit heeft mogelijk ook invloed op het klimaatbeheer en de klimaatinstallaties van het Bruggebouw. Hoewel de uitgangspunten voor het Rotterdams afwegingskader voor bezonning enkel geldt voor woningen, zou Wisdom de gemeente willen verzoeken ook het Brug & Kade-gebouw mee te nemen in de bezonningsstudie. Daarnaast verzoekt zij de gemeente bij de verdere planuitwerking rekening te houden met de gevolgen van de verminderde licht- en zoninval bij het Brug & Kade-gebouw.

Uitzicht
Ingevolge het Ontwerpbestemmingsplan is het mogelijk gebouwen te bouwen van maximaal 73 meter hoog. Uit de bouwplannen volgt dat er in ieder geval één woontoren van 70/73 meter hoog zal worden gebouwd. Daarnaast zullen er meerdere gebouwen van 50 meter hoog worden gebouwd. Het Bruggebouw is thans het hoogste gebouw in het plangebied en is 41 meter hoog. De nieuwbouw zal dus impact op het

uitzicht van het Bruggebouw hebben. Wisdom merkt op dat de gemeente in de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan hier geen aandacht aan besteed. Terwijl dit mogelijk impact heeft op de waarde van het Brug & Kade-gebouw. Wisdom verzoekt de gemeente dan ook de impact van de nieuwbouw ter zake het uitzicht van het Brug & Kade-gebouw te verdisconteren in het Ontwerpbestemmingsplan.

Wind
In opdracht van VORM/Amvest heeft dGmR onderzoek gedaan naar het windklimaat. Uit het rapport van dGmR d.d. 12 september 2023 (bijlage 17 bij de toelichting) volgt dat het windklimaat door de herontwikkeling iets verslechtert.[5] Het valt Wisdom op dat de invloed van de herontwikkeling op de windhinder voor het Bruggebouw en de invloed op de gevel van het Brug & Kade-gebouw onvoldoende is meegenomen in het windhinderonderzoek. Dit terwijl de wind in de huidige situatie regelmatig zorgt voor trillingen van het Bruggebouw. Daarnaast nemen door de klimaatverandering stormen en heftige windstoten naar verwachting verder toe.

Het lijkt dat het onderzoek van dGmR enkel betrekking heeft gehad op de windhinder ter zake de omgeving van de Herontwikkellocatie op maaiveldniveau. Geen onderzoek lijkt te zijn verricht naar mogelijke windhinder ter hoogte van het Bruggebouw en de balkons van de nieuwbouw.

Wisdom verzoekt de gemeente om het Brug&Kade gebouw mee te nemen in het onderzoek naar de windhinder in de nieuwe situatie.

Bodem
Uit het rapport van Royal Haskoning DHV d.d. 13 juni 2023 (bijlage 8 bij de toelichting) en de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat sprake is van bodemverontreiniging op de Herontwikkellocatie waardoor sanering noodzakelijk is. Aangegeven wordt dat gewerkt wordt aan een saneringsplan. Indien dit plan reeds beschikbaar is, ontvangt Wisdom graag een kopie. Ook voor de te verwachten saneringswerkzaamheden geldt dat Wisdom de gemeente verzoekt te bevestigen dat de gebruikers van het Brug & Kade-gebouw geen overlast zullen ondervinden van de saneringswerkzaamheden.

Externe veiligheid
Omdat in het plangebied enkele hoge gebouwen zijn voorzien, is in geval van brand meer bluswatercapaciteit benodigd. De eisen die hiervoor gelden dienen in acht te worden genomen. Voor gebouwen tussen de 20-70 meter is een droge blusleiding voorgeschreven voor en nabij een aansluitpunt met een capaciteit van 1.500 l/minuut. Hoogbouw boven de 70 meter moet een eigen blussysteem hebben door middel van een hydrofoor. De eisen hiervoor moeten met maatwerk worden bepaald. Wisdom vraagt zich af in hoeverre rekening is gehouden met deze eisen en op welke manier hier concrete invulling aan wordt gegeven, nu dit niet uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt.

Riolering
Uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat de nieuwe bebouwing op de Herontwikkellocatie zal worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel. Uit de toelichting volgt niet

---

5 Windhinderonderzoek De Kaai Rotterdam, dGmR, d.d. 12 september 2023, p. 15.

of het bestande rioleringsstelsel ter plaatste voldoende capaciteit heeft om het toekomstig gebruik op te vangen. Wisdom benadrukt daarnaast dat ook tijdens de aanleg en eventuele omleggingen dan wel aansluitingen tijdens de bouwfase, het Brug & Kade-gebouw hier geen overlast van dient te ondervinden. Het bestaande rioleringsstelsel dient derhalve gedurende de bouw en daarna behoorlijk te blijven functioneren zodat de huurders/gebruikers van het Brug & Kade-gebouw niet worden geconfronteerd met rioleringsproblemen.

Verkeer en parkeren

Verkeer en bereikbaarheid
Uit het verkeerskundig onderzoek d.d. 18 september 2023, dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV (bijlage 16 bij de toelichting), volgt dat de totale verkeersproductie van de transformatie van het Unilever Fabrieksterrein naar verwachting maximaal 2.950 voertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag bedraagt. Het fabrieksterrein in de oude situatie leverde circa 1.480 voertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag op. Dat komt per etmaal derhalve neer op bijna een verdubbeling van het aantal voertuigen in het plangebied.

Uit het onderzoek volgt daarnaast dat op de kruispunten Nassaukade – Oranjeboomstraat en Roentgenstraat - Oranjeboomstraat de verkeersafwikkeling op het Rotterdams wegennet het meest kritiek is. Op deze kruispunten zijn kruispuntanalyses uitgevoerd op basis van voorspelde verkeersintensiteiten op deze kruispunten voor het jaar 2030, uitgaande van de bestaande voorrangskruispunten op deze locaties. Hieruit volgt dat de kwalificatie voor het kruispunt Nassaukade - Oranjeboomstraat neerkomt op 'niet meer acceptabel'. Voor het kruispunt Roentgenstraat – Oranjeboomstraat komt de kwalificatie neer op 'beperkt acceptabel'. In het gebied worden nog twee andere transformatie/ontwikkelprojecten uitgevoerd (Piekstraat West en Hunter Douglas). De toename van de verkeersproductie door deze twee projecten zijn tevens meegenomen in het verkeersonderzoek.

De gemeente geeft in de toelichting aan dat nog moet worden gekeken naar het aanpassen van de kruispunten.[6] Voor Wisdom een onbegrijpelijke opstelling. Gezien het aantal transformaties/ontwikkelingen in het gebied Kop van Feyenoord en de beperkte bereikbaarheid door o.a. het water, is Wisdom van mening dat een goede bereikbaarheid onderdeel zou moeten zijn van het plan. Een verdubbeling van het aantal voertuigen voor alleen al de herontwikkeling leidt tot verkeersopstoppingen. Voor een kantoorgebouw als het Brug & Kade-gebouw is een goede bereikbaarheid essentieel voor een goede verhuurbaarheid. Het kan niet zo zijn dat werknemers of bezoekers van de huurders/gebruikers van het Brug & Kade-gebouw het gebouw niet goed kunnen bereiken of lang in de file staan en daardoor te laat komen. Het is Wisdom onvoldoende duidelijk hoe de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving wordt gewaarborgd.

Daar komt nog bij dat uit de toelichting volgt dat de situatie met betrekking tot het openbaar vervoer niet wordt verbeterd in het gebied. De bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer is momenteel redelijk, aldus de toelichting.[7] In de omgeving zijn bus-, tram-, metro- en treindiensten beschikbaar, maar

6 Toelichting Ontwerpbestemmingsplan, p. 60.
7 Toelichting Ontwerpbestemmingsplan, p. 61.

de dichtstbijzijnde haltes zijn op enige afstand. Dit betreffen de OV-punten; metrohalte Wilhelminaplein, station Rotterdam Zuid of Blaak, op 5-10 minuten fietsafstand gelegen van het plangebied. Het centrum van Rotterdam is binnen 10-15 minuten fietsen te bereiken. Ingevolge de Uitvoeringsagenda bereikbaarheid 2016-2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag ligt de focus in het plangebied op OV en inpassing van de openbare ruimte en specifiek belang.[8] Daarnaast dienen voldoende openbare fietsparkeervoorzieningen en collectieve parkeervoorzieningen te zijn.

Een metrohalte op 10 minuten afstand fietsen leidt er niet toe dat meer mensen van het OV gebruik zullen gaan maken. Zeker aangezien mensen die de metro nemen toch meestal lopend naar de metro gaan in plaats van fietsend. Daarnaast volgt uit de toelichting dat de afstand tot een hoogwaardige OV-halte groot is (NS-station Rotterdam-Zuid ligt op 1 km loopafstand). Bovendien wordt aangestipt dat de looproutes ernaar toe niet aantrekkelijk zijn en niet zonder obstakels. Toch spreekt de gemeente de verwachting uit dat sprake zal zijn van een beperking van het autogebruik en het gebruik van alternatieve vervoermiddelen zal toenemen. Wisdom kan deze gevolgtrekking niet volgen en verzoekt de gemeente concrete oplossingen aan te dragen om de bereikbaarheid van het gebied te vergroten nu uit onderzoek blijkt dat de bereikbaarheid in de toekomst niet voldoende is. Dit zou bijvoorbeeld mogelijk zijn door het OV-netwerk uit te breiden.

Ten slotte merkt Wisdom op dat de toename van verkeer op de Nassaukade risico meebrengt voor de stevigheid van de kade, die mogelijk niet bestand is tegen de extra verkeersstromen. Wisdom verzoekt de gemeente nader onderzoek uit te voeren naar de invloed van het toenemende verkeer op de stevigheid van de kade.

Parkeren
De gemeente Rotterdam beschikt over een eigen parkeerbeleid. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt dan ook getoetst aan de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Afwijken van het beleid is mogelijk, mits onderbouwd.

Voor parkeergelegenheid vormt de bestaande parkeergarage onder het Kadegebouw en in eigendom van Wisdom de beoogde voorkeursparkeeroplossing voor de Herontwikkeling. Deze parkeergarage biedt plek aan maximaal 476 auto's. De parkeergarage wordt momenteel enkel gebruikt door de huurders en gebruikers van het Brug & Kadegebouw. Bij berekeningen voor de parkeernormen die zijn opgenomen in de toelichting, geldt dat is uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de parkeerplaatsen en zijn reducties inbegrepen. Hierbij geldt wel als voorwaarde dat daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan de duurzame mobiliteitsmaatregelen, die de reductie van parkeerbehoefte aanzienlijk verminderen.

Op de reducties is echter wel wat aan te merken. Zo wordt uitgegaan van een reductie van 20% in verband met de nabijgelegen OV-halte Rotterdam-Blaak. Hiervoor bleek al dat de aanwezigheid van openbaar vervoer in het gebied redelijk is. Een reductie van 20% lijkt dan ook erg ambitieus. Ook wordt aangegeven dat de inzet van MaaS (Mobility as a Service) voor minstens 10 jaar leidt tot een reductie van nog eens 20%. Of van de inzet van MaaS sprake is, wordt niet nader toegelicht. Wat deze MaaS precies inhoudt en of het

---

[8] Toelichting Ontwerpbestemmingsplan p. 15.

inzetten van MaaS inderdaad leidt tot minder parkeerdruk, volgt ook niet uit de toelichting. Vraag is dus of de reducties één op één kunnen worden toegepast op het plangebied. In totaal is sprake van een reductie van drie keer 20% en een keer 10% op de bestaande parkeernormen van de gemeente Rotterdam.[9] Dat is een flinke reductie, concreet van een parkeerbehoefte van 964,3 op grond van de parkeernorm, gereduceerd naar 347,2 na de reductie. Wisdom vraagt zich af of deze theoretische berekening gebaseerd op een theoretische parkeernorm en theoretische reducties, realistisch is.

Daar komt nog bij dat de woningen die zullen worden ontwikkeld qua prijscategorie met name in het midden en hoog segment vallen. Juist mensen die woningen in dit segment kunnen betalen, hebben vaak een auto.

Ingevolge de berekening in de toelichting heeft de avondperiode voor de herontwikkeling de grootste parkeerbehoefte, met een totaal van 299 plaatsen. Er zijn dus minimaal 299 parkeerplaatsen nodig. Wisdom heeft nog geen overeenstemming bereikt met VORM/Amvest ter zake het gebruik van de parkeerplaatsen in de garage en is van plan een studie uit te laten voeren naar de huidige bezetting in de parkeergarage. Indien geen gebruik kan worden gemaakt van de bestaande parkeergarage, is een alternatieve parkeeroplossing in het plangebied nodig.

Wisdom verzoekt de gemeente te specificeren welke oplossing de gemeente voor ogen heeft om de parkeerdruk op te vangen, zeker indien blijkt dat de ingecalculeerde reducties geen toepassing vinden.

Versterken kade

Ingevolge de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan zal de kade kwalitatief worden verbeterd, vergroend en waar nodig wordt de kade ook versterkt.[10] Hoe, wanneer en waar dit precies geldt, wordt niet nader toegelicht. Enkele jaren geleden dreigde het pomphuis op de kade nog in het water te storten. Wisdom, het havenbedrijf en de gemeente hebben toen gezamenlijk aan een aantal noodoplossingen gewerkt. Wisdom merkt daarbij op dat vanwege de ontwikkeling de verkeersstromen over de kade zullen toenemen. Wisdom verzoekt de gemeente toe te lichten in hoeverre het is gewaarborgd dat de kade de toenemende verkeersstromen aan kan. Ook tijdens de bouw zal de kade het nodige gewicht dienen te dragen. Wisdom benadrukt het belang van een stevige kade, zeker nu de kade tijdens de bouw mogelijk veel te verduren krijgt en verzoekt de gemeente de maatregelen die zullen worden getroffen om te verzekeren dat de kade stevig genoeg is en blijft tijdens de bouw, nader toe te lichten.

Bouwfase

De herontwikkeling van het Unilever Fabrieksterrein heeft nogal wat voeten in de aarde. Door de herontwikkeling zal de bestaande bebouwing worden gesloopt en nieuwe (woon)torens zullen worden gebouwd met een hoogte van maximaal 73 meter. Door haar ligging naast en boven de percelen van VORM/Amvest zullen de huurders en gebruikers van het Brug & Kade-gebouw hinder gaan ondervinden van de bouwwerkzaamheden. Aangezien de gemeente de herontwikkeling door middel van het Ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt, ziet Wisdom graag bevestigd en gegarandeerd dat de werkzaamheden een zo minimaal mogelijke overlast zullen veroorzaken voor de huurder en gebruikers van het Brug & Kade-gebouw. Daarnaast dat de belangen van de eigenaar, huurders en gebruikers van het Brug

---

9 Toelichting Ontwerpbestemmingsplan, p. 63.
10 Toelichting Ontwerpbestemmingsplan p. 27.

& Kade-gebouw in acht zullen worden genomen tijdens de bouwwerkzaamheden. Ten slotte dat het Brug & Kade-gebouw te allen tijden goed bereikbaar zal blijven voor haar huurders, gebruikers, bevoorradingsverkeer en eventuele hulpdiensten.

Daarnaast staat het Bruggebouw op palen. Wisdom verzoekt de gemeente de gevolgen van heiwerkzaamheden voor het Burggebouw met haar pijlers en de stevigheid van de kade en eventuele verzakkingsrisico's te laten onderzoeken.

Tevens geldt dat het gebied aan de Naussaukade thans nog in ontwikkeling is. Hierdoor bestaat het gevaar dat het Brug & Kade-gebouw gedurende lange tijd ingeklemd komt te liggen tussen bouwprojecten, wat geen positieve werking op de bereikbaarheid en de uitstraling van de omgeving zal hebben. Wisdom verzoekt de gemeente om nader uit te werken hoe de bereikbaarheid van het Brug & Kade-gebouw gewaarborgd blijft gedurende de bouwfase van de verschillende projecten en de afronding daarvan.

Wisdom verzoekt de gemeente te garanderen dat het Brug & Kade-gebouw gedurende de bouwwerkzaamheden zowel per auto, fiets, openbaar vervoer en lopend goed bereikbaar zal blijven en dat het Brug & Kade-gebouw na de bouw van de herontwikkeling goed bereikbaar zal zijn.

Conclusie

Wisdom verzoekt de gemeente om de bezwaren van Wisdom in acht te nemen en bij verdere plan- en besluitvorming rekening te houden met haar belangen als rechthebbende van het Brug & Kade-gebouw en de inhoud van deze zienswijze. Uiteraard is Wisdom bereid om deze zienswijze nader toe te lichten.

Voorts verzoekt Wisdom om haar advocaat op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in de besluitvorming door toezending van relevante ontwikkelingen naar e-mailadressen: mirre.vermeer@actlegal-fort.com en eleonore.harinck@actlegal-fort.com en haar bij de besluitvorming te betrekken.

Wisdom behoudt zich al haar rechten voor.

[redacted]

Afz. [redacted]

R BRIEF AANGETEKEND NL
NL Frankering betaald €9.8
87 gr.
221689
D
PostNL
31-01-2024 09:58
NL

3SRPKS054471262 3002AN 6575

Directeur Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

ROUTE:
REG.NR:
- 1 FEB. 2024
Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI

[redacted]

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
0 1 FEB. 2024	
ROUTE	KOPIE

Directeur Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Betreft: Ontwerp bestemmingsplan De Kaai Rotterdam
IMRO-idn: NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01[1]
Aantal pagina's: 13

Rotterdam, dinsdag 30 januari 2024

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg willen wij graag onze zienswijze indienen ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan voor De Kaai Rotterdam, gelegen aan de Nassaukade, Nassaustraat en Roentgenstraat te Rotterdam.

Wij als eigenaren/bewoners van de [redacted] zijn in de basis zeer enthousiast over de mooie nieuwe wijk die naast ons Hefkwartier gebouwd gaat worden. Wij zijn vooral erg onder de indruk van de groene buitenruimte, zoals het getijde park en het oog voor de leefbaarheid van de wijk door een speels ontwerp met leuke wandelstraatjes en doorkijkjes. Wel hebben wij een aantal sterke bedenkingen met betrekking tot gevolgen voor de woongenot van de huidige eigenaar/bewoners van het Hefkwartier. Wij maken ons zorgen over de negatieve impact van de plannen op ons woongenot.

In hoofdlijnen willen we hiervoor de volgende onderwerpen aanstippen
1. Verlies van woongenot door beperkingen in bezonning en uitzicht
2. De (berekening van de) verwachte parkeerdruk
3. De situatie met betrekking tot het kruispunt Roentgenstraat/Oranjeboomstraat
4. Toename van verkeer in de Nassaustraat door een verbinding naar de Nassaukade
5. Potentiële geluidshinder van te vestigen bedrijven en toegenomen verkeersdrukte
6. De beschikbaarheid van afvalcontainers
7. Onduidelijkheid over evenementen

Wij zijn van mening dat de voorgestelde plannen op de genoemde punten tot dermate onevenredige nadelen voor de huidige bewoners/eigenaren van het Hefkwartier leiden, dat zij op die punten moet worden herzien om zo tot een minder bezwarende situatie te leiden. Op de volgende bladzijden hebben wij het een en ander uitgewerkt. Mocht u naar aanleiding van dit schrijven nog vragen hebben, kunt u ons bereiken via de contact gegevens onder aan deze brief.

Wij willen ons met dit schrijven beroepen op de mogelijkheid tot het indienen van een pro forma zienswijze tegen het bestemmingsplan. Dit tot doel van het veiligstellen van de rechten en belangen van ons als eigenaar/bewoners van de Nassaustraat 17 en de mogelijkheid te behouden om latere onderwerpen en nadere gronden te kunnen aanvoeren. Hierbij zal een minnelijke oplossing altijd de voorkeur hebben boven een gerechtelijke procedure.

[1] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/t_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01.html#_2.3_Gemeentelijkbeleid

1. Bezonning en uitzicht

Wij zien twee factoren die ons huidig woongenot en de waarde van onze woning reduceren.
1. Het verlies van het vrije uitzicht
2. Vermindering van de bezonning van onze woning

1.1. Verlies van vrij uitzicht

Toen wij in 2015 onze kavel uitzochten hebben wij bewust gekozen voor een locatie met uitzicht tussen de silo's en het huidige kantoorpand aan de Nassaustraat. Dit zodat wij voldoende daglicht in onze werkkamers op de 2e etage zouden hebben. Bovendien hebben wij hierdoor een vrij uitzicht, in plaats van direct zicht op bebouwing. Iets wat in een dichtbebouwde stedelijke omgeving voor ons een belangrijke reden was om specifiek deze woning te selecteren. Met het huidige ontwerp blijkt het nieuwe gebouw (zie figuur 3.16) tegenover ons huis vrijwel direct op de reeds bestaande bebouwing aan te sluiten en dus direct tegenover onze woning komt te staan. Dit gaat zeker ten koste van ons woongenot.



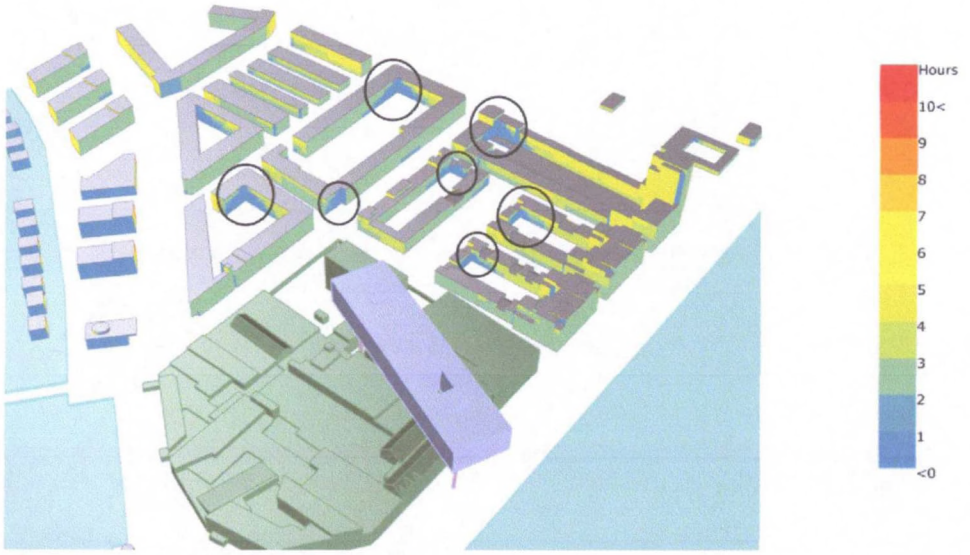
Figuur 3.16: Plankaart dakLandschap en bouwhoogten (bron: Stedenbouwkundig plan De Kaai)

1.2. Verminderde bezonning

In het bestemmingsplan is de conclusie dat er geen verlies van woongenot is aangezien onze geval al minder dan 2 uur zon geniet. Dit is niet correct en wij zien daarom graag een aanpassing van de plannen waarbij onze huidige bezonning gehandhaafd kan worden.

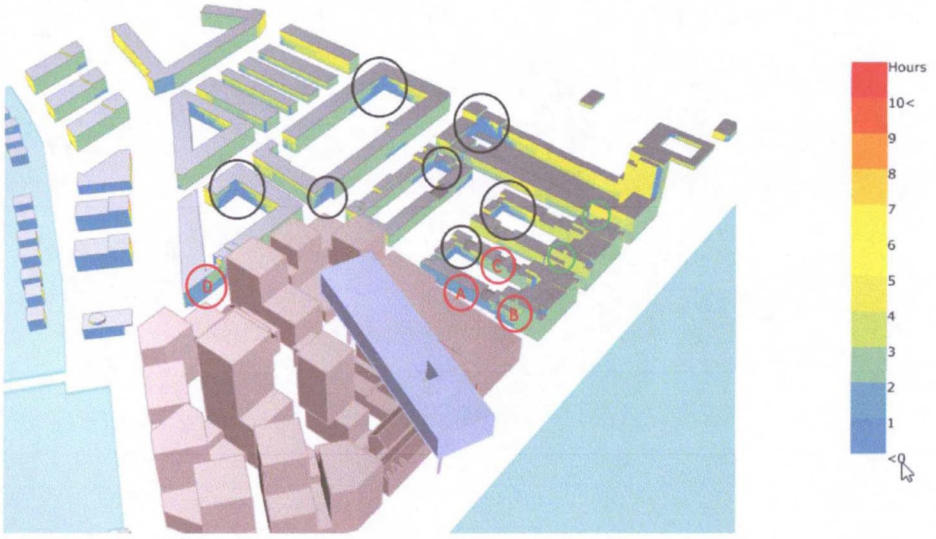
Het bestemmingsplan spreekt zichzelf in hoofdstuk 5.3 tegen. Bij figuur 5.4 zijn alle gevels die zonder de komst van de kaai minder dan 2 uur zonlicht vangen met een zwarte cirkel weergegeven. Dit is niet het geval voor de Nassaustraat. In de bijbehorende Bezonning Studie[2] is in figuur 6 de bestaande situatie aan de Nassaustraat te zien. Onze woning heeft hier een dondergroene kleur: dus een bezonning van 2 tot 3 uur per dag:

[2] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb6.pdf



figuur 6: uren zon in bestaande situatie (noordaanzicht)

Vervolgens wordt er figuur 9 van hetzelfde stuk aangegeven dat onze gevel vervolgens onder de grens van 2 uur bezonning komt:



figuur 9: uren zon in nieuwe situatie (noordaanzicht)

In de conclusie staat vervolgens het volgende:

"De woningen langs de Nassaustraat (gevel A) krijgen in een bestaande situatie al minder dan 2 uur zonlicht. Het nieuwbouwproject De Kaai verslechtert de resultaten. Aangezien de woningen aan twee zijden zonlicht ontvangen, krijgen deze woningen in totaal meer dan 5 uur zonlicht en voldoen daarmee aan het Rotterdamse Afwegingskader."

De eerste zin klopt dus niet, onze gevels aan de Nassaustraat krijgen op het moment meer dan 2 uur zon. Na de oplevering van de Kaai komt dit vervolgens onder de TNO norm van 2 uur uit wat ten koste gaat van ons woongenot.

Dat in combinatie met het verlies van vrij uitzicht leidt er toe dat wij bezwaar hebben tegen de gekozen inrichting van de Kaai voor zover dit leidt tot een reductie in bezonning van onze gevel en ons ons huidige vrije uitzicht ontneemt (dat laatste wordt dus veroorzaakt door de locatie van het gebouw van 22 meter aan de Nassaustraat, zie figuur 3.16 rode rechthoek).

2. Parkeerdruk

2.1. Huidige situatie

Allereerst willen wij u de huidige situatie met betrekking tot de parkeerdruk meegeven. Vanaf het moment dat wij in 2016 als eerste groep eigenaar/bewoners in het Hefkwartier zijn getrokken hebben wij de parkeerdruk met elke fase die werd opgeleverd enkel zien toenemen. Wij hebben als 1e fase kopers gelukkig nog beschikking over een eigen parkeerplaats, maar voor bezoek is het vaak vrijwel onmogelijk om een parkeerplaats *binnen* Hefkwartier of direct omliggende staten zelf te kunnen vinden. Regelmatig zien wij in de buurtapp de vraag voorbij komen of iemand een paar uurtjes een parkeerplaats mag lenen voor zijn/haar bezoek zodat deze geen rondjes hoeft te blijven rijden op zoek naar een plekje.

Na sterk aandringen door de eigenaar/bewoners van het Hefkwartier is er in de wijk betaald parkeren ingevoerd, wat eigenlijk alleen een positieve invloed heeft gehad op de parkeerdrukte overdag. Waar er overdag regelmatige meerdere parkeervakken beschikbaar zijn, is dat 's avonds en in het weekend – wanneer de bewoners thuis zijn en bezoek over de vloer wil komen – absoluut niet het geval. Wij vrezen dat dit door de huidige inrichting van de plannen alleen maar zal toenemen en dit gaat leiden tot een vermindering of zelfs kwijtraken van sociale contacten. Wij krijgen nu al signalen van bezoekers dat zij liever niet in het weekend langskomen aangezien zij slecht been zijn en op dat moment niet in de buurt van ons huis kunnen parkeren.

Om een einde te maken aan foutparkeerders op de stoep voor onze huizen hebben wij als Nassaustraat via de gemeente plantenbakken aan laten leggen. Dit heeft het probleem enkel verplaatst naar de locaties waar deze nog niet staan. De brede stoep naar de oprit van de privé-parkeerplaats wordt bijvoorbeeld regelmatig als onofficiële parkeerplaats gebruikt. Onze ervaring is dat de huidige beschikbaarheid van parkeerplaatsen nu al onvoldoende is. Met de komst van de Kaai, met 1100 woningen en diverse bedrijven, zal dat naar onze verwachting alleen maar meer worden.

Daarom zouden wij dan ook graag een parkeerdrukmeting met periodieke monitoring aan willen vragen, met een focus op de straten *in* en *direct grenzend aan* het Hefkwartier. Graag worden wij als ervarings-deskundigen tijdig vooraf betrokken bij de bepaling van de meetmomenten, denk bijvoorbeeld aan de parkeerdruk in de avonduren. Daarnaast willen wij de kanttekening plaatsen dat onze wijk zich aan de rand van de parkeerzone 380 bevindt en dat een groot deel van die zone zich niet op loopafstand van onze woningen bevindt.

Een parkeerdrukmeting wordt overigens ook geadviseerd in de verkeerstudie: *"Op basis van de huidige parkeernormen van de gemeente Rotterdam is bovenstaande parkeerbalans gemaakt. Met welke parkeernorm de parkeerbehoefte in het verleden is bepaald, is niet bekend. Ook is niet bekend wat het huidige gebruik van de parkeergarage is. Een parkeerdrukmeting zou hier meer duidelijkheid over kunnen geven. Dan is er met meer zekerheid te zeggen hoe de bestaande parkeerplaatsen gebruikt worden."*[3]

Graag zien wij dat dit advies wordt opgevolgd.

---

[3] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb16.pdf

2.3. Verwachte parkeerdruk

Daarnaast willen wij de volgende kanttekeningen aanbrengen bij de huidige berekening van de benodigde parkeervoorzieningen:

- De keuze gebruik van de parkeernomen voor een centrumlocatie (A)
- De reductie op basis van de locatie van Station Blaak
- Dubbeltelling deelauto's en MaaS (Mobility as a Service)
- De bruikbaarheid van MaaS (Mobility as a Service)
- Volledig dubbelgebruik van parkeerplaatsen
- Potentiële aanpassing steekvakken Nassaustraat
- Pakketbezorgers
- Gebruik parkeergarage
- Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein

2.3.1. De keuze voor parkeernormen (A) - Centrumlocatie

In het bestemmingsplan valt in hoofdstuk 5.10 het volgende te lezen: *"De gemeente Rotterdam is een 'zeer sterk stedelijke' gemeente en het plangebied is gelegen in het locatietype 'centrum."*

Daar willen wij graag een kanttekening bij plaatsen: De wijk ligt weliswaar in de regio die in aangeduid wordt als 'Centrum', maar de OV-verbindingen zijn hier een stuk minder dan je van een volwaardige centrumregio zou mogen verwachten. Er is geen goede verbinding met P+R locaties en de wijk wordt alleen ontsloten door een tweetal beperkte buslijnen. In de avond is de frequentie zeer laag (één keer per half uur), in de spits is bus 32 structureel te laat (of valt uit) en bus 66 kan gezien worden als de equivalent van een stoptrein. Hij is zeer nuttig voor korte afstanden, maar niet geschikt voor het afleggen van grotere afstanden. Hij is daarmee vooral een potentiële vervanger voor de fiets of ander langzaam vervoer, maar niet voor het autogebruik. Het dichtstbijzijnde metro station is een kwartier lopen. Er is dus geen sprake van een volwaardige OV-connectie naar Hefkwartier/Kaai.

Dat betekent dat de parkeerdruk dus ook vele malen hoger is dan bij een 'echte' centrum locatie zoals de wijk Cool (met een scala aan OV-verbindingen) of de omgeving Wilhelminaplein (met een metro station en tramverbinding in de buurt). Wanneer er een metrostation onder de parkeerplaats Vijf Werelddelen zou liggen (wat in eerdere gemeentelijke plannen als optie werd genoemd) zou liggen, dan kunnen wij ons vinden in die classificatie, maar tot die tijd kan men niet spreken van een centrumwaardig alternatief voor de auto.

De behoefte voor vervoer met een eigen auto en daarmee de parkeerbehoefte is in deze wijk nu eenmaal hoger dan in een wijk met volwaardige centrumvoorzieningen. Daarom zou het realistischer zijn om voor de parkeernormen uit te gaan van die van categorie B – stadswijken.

In hoofdstuk 3 wordt deze mening overigens ook door het bestemmingsplan zelf gestaafd, hier staat immers het volgende: *"Het niveau van voorzieningen in de wijk Kop van Feijenoord is relatief laag. Met de groei van de wijk, zal ook het voorzieningenniveau* ***moeten*** *meegroeien om alle bewoners te bedienen."* In paragraaf 5.10.1 staat echter het volgende: *"Los van de invulling op het te ontwikkelen terrein van De Kaai blijft het infrastructureel netwerk voor auto, openbaar vervoer en fiets ongewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie"*. Van deze benodigde groei in voorzieningen is in de huidige plannen dus geen sprake.

Een aanvullende reden waarom onze wijk niet als centrumlocatie kan worden bestempeld is het feit dat wij, op Zuid, net buiten de milieuzone/ZES-zone vallen[4]. Dit alles geeft ons het gevoel dat de gemeente wel de ambitie heeft om onze wijk een centrumlocatie te maken, maar in de plannen voorbijgaat aan het feit dat dit – onder andere door het huidige en geplande voorzieningenniveau (inclusief OV) – nog niet de werkelijke situatie is.

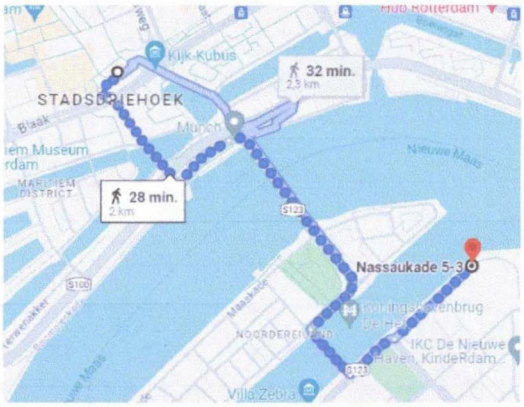
---

[4] https://www.rotterdam.nl/milieuzone-stad-rotterdam

Bij de huidige berekening op basis van categorie A levert dit een parkeerbehoefte van 964 parkeerplekken (vóór reducties). Wanneer we dezelfde berekening voor categorie B zouden uitvoeren zou deze berekening een behoefte van zeker 300 extra plekken opleveren. Nu is dat misschien ook niet helemaal noodzakelijk, maar zonder gelijktijdige verbetering van het OV door een snellere verbinding (tram of metro) zal de werkelijke behoefte ergens daar tussen in zitten.

2.3.2. Station Blaak

In de berekening wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen met 20% gereduceerd vanwege de nabijheid van station Blaak. Ons inziens is dat niet realistisch. Het station ligt weliswaar hemelsbreed zo'n 1.200 meter van de Kaai af, maar aangezien het zich aan de andere oever bevindt is het niet mogelijk om deze afstand in die wijze af te leggen. Met behulp van Google Maps is te bereken dat Station Blaak op 2.000 meter (of 28 minuten) lopen van de Kaai is gelegen. Daarom is het niet reëel om hier een reductie van 20% mee te verantwoorden.



2.3.3. Dubbeltelling deelauto's en MaaS

MaaS kan volgens TNO worden samengevat als: "*Mobility as a Service is het via slimme diensten combineren van allerlei vormen van vervoer, om snel en eenvoudig van A naar B te reizen. Denk aan het OV, de **(deel)auto**, taxi of deelfiets. Het is gebaseerd op accurate en actuele informatie over alle beschikbare vervoersopties, die je eenvoudig reserveert, boekt en betaalt.*"[5]

Er is in de berekening zowel een 20% reductie voor deelauto's als voor MaaS opgenomen. Dit betreft een dubbeltelling en is dus niet realistisch.

TOTAAL PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING			**964,3**
reductie nabijheid treinstation (NS-station Blaak)		*20%*	*192,9*
reductie extra fietsparkeerplekken		*10%*	*96,4*
reductie agv inzet deelauto's (wonen)		*20%*	*169,0*
reductie agv aanbieden MaaS		*20%*	*192,9*
TOTAAL REDUCTIE			***651,1***

[5] https://www.tno.nl/nl/digitaal/intelligent-verkeer-vervoer/maatschappelijke-impact/mobility-as-service/?gclid=CjwKCAiAk9itBhASEiwA1my_6_AB3DOnUJALNlbsise_N2sUZpfzuVDOuw6uQSTyrO_HXeyoh_al_BoCCRwQAvD_BwE

2.3.4. De bruikbaarheid van MaaS

Daarnaast hebben wij bedenkingen bij de mate van toepassing van MaaS (Mobility as a Service) in zijn algemeenheid. In het Masterplan van de Kaai staat het volgende: *"Door anders gebruik van ruimte en creatiever inspelen op behoefte aan mobiliteit wordt bewerkstelligd dat meer mensen de auto laten staan, meer mensen gebruik gaan maken van deelmobiliteit en meer mensen hier hun fiets laten staan en het gebied wandelend betreden."*[6]

Hoewel wij deze ambitie begrijpen verwachten wij niet dat dit zo stellig kan worden aangenomen. Ook wanneer bewoners van de wijk vaker alternatieven voor de auto gebruiken, wil dit niet zeggen dat zij geen auto meer zullen bezitten. Enkel dat zij deze minder vaak nodig hebben. De auto zelf blijft daardoor nog steeds een parkeerplek bezet houden. Bovendien zal in de situatie waarbij een bewoner het autobezit aanvult met het gebruik van MaaS, de aanname van volledig dubbelgebruik van parkeerplaatsen (zie 2.2.5) verder in twijfel trekken. Wij zien in het gebruik van MaaS vooral mogelijkheden ter voorkomen van de aanschaf van een twee auto per huishouden.

Een toename van meer dan 30 deelauto's is gelijk aan het totaal aan deelauto's dat momenteel in de Kop van Zuid beschikbaar is. Wij zetten grote vraagtekens bij de effectiviteit van het aanbieden van MaaS als alternatief voor eigen autobezit. Wij zouden graag – bijvoorbeeld met een representatieve studie – aangetoond zien dat dit inderdaad zo werkt zoals in dit plan wordt aangenomen.

Vragen die bij ons op komen zijn:

- Zijn er representatieve voorbeelden in Nederland te vinden waarbij dit concept van mobiliteit al werkt?
- Hoe vaak wordt er in de praktijk nu werkelijk gebruik gemaakt van de deelauto's?
- Heeft het wel zin om zo'n grote concentratie van deelauto's op één locatie in de wijk te plaatsen?
- Wij zijn bekend met het feit dat bij het nieuwbouw appartementencomplex aan de Roentgenstraat/ Oranjeboomstraat aangegeven is dat deze appartementen zonder parkeerplaats worden verkocht en dat bewoners gebruik kunnen maken van de private mobiliteitshub van het appartementencomplex. Het is voor ons onbekend of deze bewoners dan nog wel een parkeervergunning voor hun eventuele eigen auto kunnen krijgen.
- Heeft de beslissing om meer deelauto's beschikbaar te stellen nu tot gevolg dat de bewoners van de Kaai geen parkeervergunning meer kunnen afnemen?
- Wat heeft dat voor gevolgen voor de huidige bewoners (met parkeervergunning) van het Hefkwartier?

2.3.5. Volledig dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Gezien onze ervaringen dat er overdag ruim voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn en er in de avond zeer duidelijk een tekort is kunnen wij ons niet vinden in de aanname van volledig dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Bovendien is het sinds Corona gebruikelijk dat mensen zeker 2 dagen per week thuiswerken (hybride werken). Vaak hebben zij voor de overige dagen nog wel een auto nodig om bij hun werk te komen. Dat betekent dus dat er op thuiswerkdagen helemaal geen sprake kan zijn van dubbelgebruik van een parkeerplaats. Gezien onze bedenkingen bij de aanname van dubbelgebruik zien wederom graag een parkeerdrukmeting met periodieke monitoring in de straten *in* en *direct grenzend aan* het Hefkwartier (waarbij wij als ervaringsdeskundigen graag tijdig vooraf betrokken bij de bepaling van de meetmomenten).

[6] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb2.pdf

Bij deze parkeerdrukmeting zouden wij graag zien dat, evenals bij de parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen, rekening wordt gehouden met het feit dat de locatie Hefkwartier/Kaai niet een volwaardige centrumlocatie is en de acceptabele afstand tot de bestemming dus eerder tussen de 300 en 600 meter zal liggen dan strak op 600 meter verdedigbaar is[7]:

Tabel maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein

Gebiedstype	Autoparkeren woonfunctie	Autoparkeren niet-woonfunctie	Fietsparkeren
A. hoogstedelijk gebied	600 m	900 m	300 m
B. stadswijken	300 m	600 m	100 m
C. overig gebied	100 m	300 m	50 m

2.3.6. Potentiële aanpassing van steekvakken in de Nassaustraat naar parallel parkeren

Wij kunnen het in de stukken zo snel niet terug vinden, maar er is genoemd dat de parkeervakken in de Nassaustraat mogelijk worden aangepast van steekvakken naar parallelle parkeervakken. Hoewel dit voor het wooncomfort erg prettig zou zijn – geen koplampen meer die direct in onze keuken schijnen – lijkt ons dat vanuit de huidige parkeerproblematiek niet verstandig aangezien dit zal leiden tot een aanzienlijke reductie van het aantal parkeerplaatsen in de Nassaustraat.

2.3.7. Pakketbezorgers

Wij vragen ons af waar pakketbezorgers terecht kunnen wanneer de Kaai autovrij/autoluw wordt. Nu staan ze vaak al dubbel geparkeerd in de straat. Wanneer er nog meer woningen bij komen die zij niet direct kunnen benaderen zal dat alleen maar toenemen. Onze verwachting is dat ze vooral voor ons huizenblok zullen staan, aangezien daar een voetgangersdoorgang naar de Kaai komt. Dat zorgt zowel voor gevaarlijke situatie (zeker als de Nassaustraat een doorgaande weg wordt – zie ook punt 4 toename van verkeer Nassaustraat) en voor afname van woongenot vanwege ronkende (benzine/diesel)motoren voor ons raam.

De wijk ligt net buiten de milieuzone/ZES-zone dat betekent dat vanaf 1 januari 2025 hier niet de strenger milieu eisen voor zakelijk bestelbussen en vrachtwagen zullen gelden. Het is niet haalbaar voor alle bedrijven om vóór deze datum al hun voertuigen die ingezet worden in de regio Rotterdam te vervangen door elektrische voertuigen. De verwachting is dus dat juist de vervuilende voertuigen in onze wijk ingezet zullen worden.

2.3.8. Gebruik parkeergarage

Met de ontwikkeling van de Kaai en de herindeling van de ruimte zien wij ook een kans om de huidige parkeerdruk in de wijk te verlichten. In de plannen wordt nu alleen uitgegaan van herbestemming van de bestaande parkeergarage (parkeerscenario A). Met de herinrichting van het gebied zien wij juist het perfecte moment om de broodnodige extra parkeerplaatsen te realiseren voor de wijk als geheel. Bijvoorbeeld door het realiseren van parkeerplaatsen op de Kaai (parkeerscenario B) of het bouwen van een extra parkeervoorziening (parkeerscenario C).

[7] https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR671029/1

Aangezien de parkeervoorzieningen in de bestaande garage zowel in de behoeften van de bewoners als van bezoekers van de Kaai moeten voorzien zal het ook voor gasten van het Hefkwartier een potentiële oplossing bieden (mits voldoende parkeergelegenheid in totaal wordt gerealiseerd). In de stukken is echter niet duidelijk af te leiden of dit een private of openbare parkeergelegenheid wordt.

Indien de garage openbaar wordt, is het dan mogelijk om onze bezoeker hier tegen het gereduceerde bezoekerstarief te laten parkeren? Mocht dat niet het geval zijn, dan verwachten wij niet dat deze parkeergarage in de parkeerbehoeften zal voldoen omdat de meeste bewoners van de Kaai hun bezoek dan liever voor het lagere tarief in de wijk laten parkeren.

2.3.9. Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein

Er wordt verwezen naar de mogelijkheid voor het inzetten van fietsparkeerplaatsen op eigen terrein om hiermee een reductie van 10% te bewerkstelligen (met een verhouding van 2 fietsplekken in plaats van 1 auto). Dit vinden wij niet realistisch om twee redenen.

Ten eerste betekent het (hoofdzakelijk) gebruik van een fiets niet dat er geen behoefte meer is aan een auto. Wanneer ik naar onszelf kijk dan gebruiken wij voor de meeste verplaatsingen binnen Rotterdam inderdaad waar mogelijk de fiets. Daarnaast hebben wij nog steeds de noodzaak voor het bezit van een auto, in verband met bereikbaarheid van werk en familie (buiten fietsafstand). Het gebruik van de fiets is dus over het algemeen bovenop het gebruik van een auto en niet (volledig) in plaats daarvan.

En zelfs wanneer je de fiets volledig vervangt door een auto dan plaatsen wij onze vraagtekens bij de berekening van 1 parkeerplaats tegenover 2 fietsplekken. Wij als huishouden van 2 personen hebben gezamenlijk al 3 fietsen (plus een auto). In meerpersoonshuishoudens (bijvoorbeeld met oudere kinderen) zullen dat alleen maar meer fietsen per huishouden zijn.

Ten tweede impliceert een parkeerplaats op eigen terrein dat dat alleen voor bewoners geldt. Wanneer er geen goede OV-verbinding is - zoals op dit moment het geval is - en je geen goede fietsvoorzieningen voor bezoekers aanbiedt zullen bezoekers sneller geneigd zijn de auto te pakken dan de fiets, waardoor je dus geen reductie in parkeerdruk krijgt. Daarnaast is het sowieso de vraag in hoeverre bezoekers van een fietsafstand richting de Kaai komen. Ook zul je altijd bezoekers hebben voor wie vanwege mobiliteitsbeperkingen er geen alternatieven zijn voor eigen autovervoer.

3. Het kruispunt Roentgenstraat/Oranjeboomstraat

In het bestemmingsplan staat het volgende: *"Los van de invulling op het te ontwikkelen terrein van De Kaai blijft het infrastructureel netwerk voor auto, openbaar vervoer en fiets ongewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie."*

Wij zijn van mening dat dit kruispunt wel aandacht behoeft. De locatie is nu al bestempeld als een gevaarlijk kruispunt en is er is al eerder sprake geweest van een behoefte tot herinrichting (zowel vanuit bewoners als gemeente). Wanneer een herinrichting van dit kruispunt pas wordt uitgevoerd na voltooiing van de werkzaamheden aan de Kaai zal dit een gevaarlijk kruispunt blijven. Zeker met een verhoogde frequentie aan bouwverkeer dat gebruik zal maken van dit kruispunt.

En met betrekking tot bouwverkeer hebben wij nog een aanvullende zorg. Ons is geschetst dat de eerste fase van de Kaai zal bestaan uit de bebouwing grenzend aan de Roentgenstraat. Wanneer deze fase wordt opgeleverd, hoe zal het bouwverkeer zich dan verder de Kaai in verplaatsen? Gaat dat via de Oranjeboomstraat/Nassaukade, wordt de Nassaukade aan de kant van de Nassaubrug bereikbaar vanaf de Roentgenstraat of gaat dit bouwverkeer allemaal door de Nassaustraat, door een autoluwe, kindvriendelijke woonwijk? Dit laatste zal leiden tot overlast, verlies aan woongenot, mogelijke schade aan wegdek en woningen.

4. Toename verkeer Nassaustraat verbinding met Nassaukade

Wij vrezen voor een verhoogde verkeersdruk in de Nassaustraat om twee redenen:

1. Door ontsluiting van de Kaai, een gebied dat niet alleen woningen maar ook commerciële bestemmingen zal bevatten.
2. Wanneer de Nassaustraat en Nassaukade structureel verbonden worden zal ook doorgaand verkeer deze weg als sluiproute gebruiken om het kruispunt Roentgenstraat/Oranjeboomstraat te vermijden.

4.1. Verkeertoename vanwege de Kaai

Als eigenaar/bewoners van de Nassaustraat ten hoogte van project de Kaai zijn wij geschrokken door de forse toename van het autoverkeer door onze straat puur voor het ontsluiten van de parkeerplaats van de Kaai. Wij vragen ons af of in het originele ontwerp van dit stuk Nassaustraat rekening is gehouden met deze verkeersdruk.

Ten tijde van het ontwerp was de Nassaukade de primaire aan- en afvoer weg van de fabriekslocatie. Het laatste deel van de Nassaustraat werd aangegeven als een éénrichtingsweg richting de Nassaukade. Deze aansluiting van beiden wegen was voornamelijk bedoeld voor het ontsluiten van het Hefkwartier en de daarin gelegen bewonersparkeergarage van Hef 1&2. Op basis van de verkeersstudie is de verwachting een verdubbeling van de verkeerstroom t.o.v. de "oude fabriekssituatie" waarbij het verkeer primair via de Nassaukade ging.

Dat de Nassaustraat nu open is naar de Nassaukade voor de bereikbaarheid van het oude Unilever complex is logisch. De oude toegangsweg langs de kade staat immers vol met bouwmateriaal voor de laatste fase van het Hefkwartier. Maar als eigenaar/bewoners zien wij na voltooiing van het Hefkwartier graag dat de Nassaustraat weer een doodlopend erf wordt, alleen voor bestemmingsverkeer (Hefkwartier). Iets dat zeer goed past in een kinderrijke, groene en leefbare wijk. Aan ons is destijds ook gecommuniceerd dat deze situatie (met een direct verbinding naar de Nassaukade) tijdelijk zou zijn.

Het voornemen dat de Kaai autoluw zal worden mag niet ten kosten gaan van de leefbaarheid in de Nassaustraat wat een kindvriendelijk karakter had tot de afsluiting van de Nassaukade ten behoeve van de bouwwerkzaamheden voor de laatste fases van het Hefkwartier.

Wij begrijpen dat de huidige parkeergarage aan de Nassaukade een ideale oplossing is voor het opvangen van (een deel van) de parkeerbehoefte die door de komst van de Kaai wordt gecreëerd. Wij vinden echter dat de ontsluiting van de parkeergarage via de Nassaustraat in plaats van via de Nassaukade een onevenredige verslechtering van onze woongenot veroorzaakt. Zeker wanneer er een prima alternatief voor handen is door ontsluiting via de Nassaukade. Hetzij door het heropenen van de oorspronkelijke aanvoerroute vanaf de Koninginnebrugzijde en/of door verlengen van de Nassaukade richting de Nassaubrug.

4.2. Doorgaand verkeer

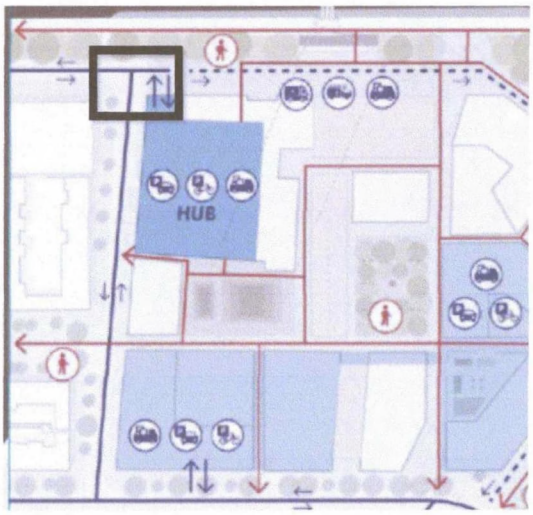
In het bestemmingsplan staat het volgende:

"Aangezien de gebiedsontwikkeling De Kaai aansluit op beide kruispunten, kan het mogelijk zijn dat vanwege de wachttijden op het kruispunt Nassaukade – Oranjeboomstraat in de praktijk meer de andere route gaat gebruiken, via de Nassaustraat – Roentgenstraat, zodat er een ander 'evenwicht' ontstaat, zeker indien het kruispunt Nassaukade – Oranjeboomstraat niet wordt aangepast."

Concreet betekent dit dus dat de Nassaustraat niet meer alleen voor bestemmingsverkeer voor het Hefkwartier en de Kaai (zie punt 1) gebruikt gaat worden, maar ook door doorgaand verkeer kan worden gebruikt. Dit vinden wij als huidige eigenaar/bewoners om verschillende redenen niet wenselijk:

- Het Hefkwartier is een autoluwe wijk, vriendelijk voor fietsverkeer en buiten spelende kinderen. Een cruciale weg voor doorgaand verkeer past niet in dit plaatje.
- Bij de bouw van het Hefkwartier werd ons verzekerd dat vrachtverkeer alleen via de Nassaukade zou rijden en niet door onze straat. Wanneer de Nassaustraat wordt opengesteld voor doorgaand verkeer zal dat niet langer het geval zijn.
- Wanneer er een evenement plaats vind in de Kuip staan de straten in onze wijk regelmatig vast met verkeer. Nu kun je nog omrijden via Noord en zo de wijk bereiken. Wanneer deze weg onderdeel wordt van de doorlopende route zal dat niet meer zo zijn omdat onze straat dan ook vol komt te staan met auto's die zich richting Noord bewegen.
- Wanneer de wachttijden bij de kruispunten rond de Nassaustraat oplopen leidt dat tot stilstaand verkeer in de straat en dus een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Wanneer de Nassaukade vanuit de Nassaustraat bereikbaar is betekent dit ook dat deze route door zwaar bouwverkeer gebruikt kan gaan worden. Zoals wij bij onderdeel 3 (Kruispunt Roentgenstraat/ Oranjeboomstraat") al aangaven vrezen wij voor gevaarlijke situaties in een kinderrijke autoluwe wijk, (geluids)overlast, verlies aan woongenot en mogelijke schade aan wegdek en woningen.

Kortom, los van de 750 verkeersbewegingen voor de Kaai waar we in punt 4.1 naar refereren verwachten wij bij het openstellen van de Nassaustraat naar Nassaukade ook nog een heleboel extra verkeer dat enkel van Zuid naar Noord en v.v. reist, maar geen bestemming in de wijk zelf heeft.



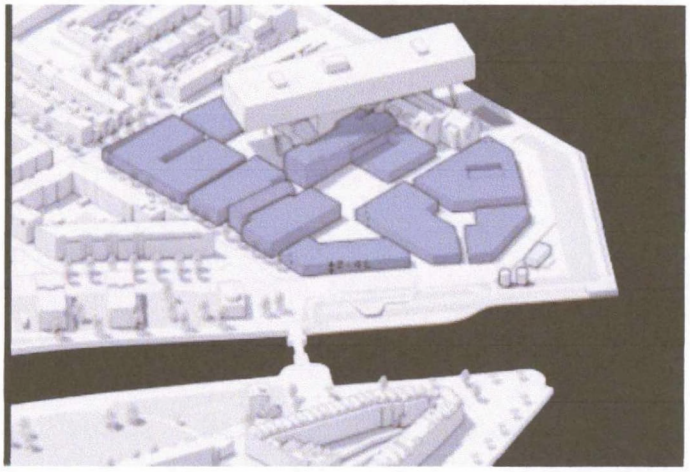
5. Geluidshinder

In hoofdstuk 5.6 van het bestemmingsplan wordt vooral gekeken naar de geluidsnormen voor de nieuw te realiseren woningen. Wij maken ons wel zorgen voor toenemende geluidshinder voor de bestaande eigenaar/bewoners.

Volgens het Akoestisch onderzoek[8] komen de geluidsnormen voor de Nassaustraat in de nieuwe situatie boven de voorkeurswaarde van 48 dB. *"Bij rekenpunten 31 t/m 47 is echter een verschil (toename) tussen de 1 en 10 dB berekend. Deze toename wordt veroorzaakt door de Nassaukade en Nassaustraat (30km-wegen). Deze wegen zaten immers niet in het referentiemodel. Op deze woningen is in de nieuwe situatie de gecumuleerde geluidsbelasting (als gevolg van alle wegen zonder aftrek) tussen de 51 en 56 dB."* Als lichte slaper maak ik mij zorgen over mijn toekomstige nachtrust en woongenot.

[8] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb10.pdf

In het bestemmingsplan wordt gerefereerd naar de plint: "*Hier zijn ook de meeste publieke en collectieve functies ondergebracht. Zoals bijvoorbeeld ateliers, werkplaatsen, museum en horeca.*" Deze plint bevindt zich ook recht tegenover onze woning aan de Nassaustraat (zie figuur 3.13).



Figuur 3.13: Herkenbare plint als fabriekse laag (bron: Ambitiedocument De Kaai)

Met betrekking tot de type bedrijven staat er in hoofdstuk 5.8.1 het volgende: "*Binnen het plangebied wordt bedrijvigheid tot ten hoogste categorie 2 toegestaan van de bedrijvenlijst.*" In hoofdstuk 2.3.8 valt te lezen dat Categorie 2 het volgende kan omvatten:

"Categorie 2 (regulier)
Inrichtingen die in aanvulling op categorie 1:
- *geopend zijn vóór of vanaf 07.00 tot 01.00 / 02.00 uur*
- *een terras exploiteren van 07.00 tot 01.00 / 02.00 uur"*

Nu is het in de huidige plannen niet duidelijk welke bedrijfsactiviteiten op welke locatie in de plint gehuisvest zullen worden. Op welk moment wordt er duidelijk welke bedrijven zich op welke locatie vestigen en is het dan nog mogelijk om bezwaar aan te tekenen wanneer deze keuze niet verenigbaar is met de huidige woonfunctie van de Nassaustraat. Ik denk hierbij bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, aan een café met een terrasvergunning tot 2 uur 's nachts in de straat vol met kleine kinderen die vroeg op bed liggen.

Een andere vraag die ons bezighoud is wat de locatie van de bedrijven voor gevolg heeft voor eventuele bevoorrading qua vrachtverkeer (zie ook het punt Toename verkeer Nassaustraat). Achteruitrijdende vrachtwagens met alarm om 6:00 uur 's ochtends om deze bedrijven te bevoorraden zal ook een negatief effect op ons woongenot hebben.

Tot slot refereren wij naar de verwachte toename aan verkeersbewegingen van 1.450 naar 2.950 per weekdag[9]. Wanneer dat verkeer door de Nassaustraat geleid zal worden is dat een significante toename van de verkeersbewegingen en dus omgevingsgeluid wat weer ten koste van ons woongenot zal gaan. Daarnaast zetten wij kanttekeningen bij de berekening van de verwachte verkeersbewegingen aangezien wij van mening zijn dat de parkeerbehoefte te laag is ingeschat. Met meer parkeeracties zullen er dus ook meer verkeersbewegingen plaatsvinden.

[9] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb11.pdf

6. Locatie van afvalcontainers

In het stedenbouwkundigplan worden drie genoemd opties m.b.t. het ophalen van afval.

1. De bestaande containers aan Nassaustraat en Roentgenstraat met aanvullend een nieuwe container op hoek Roentgenstraat/Nassauhaven.
2. In de nieuwe bebouwing
3. In bestaande containers en in een cluster van containers bij de Mobihub.

Hier willen wij de volgende opmerkingen bij plaatsen:

- Wij verwachten dat de bovengrondse containers in de Nassaustraat op termijn worden vervangen door ondergrondse containers. Dit is op het verzoek van de eigenaar/bewoners uitgesteld tot dat de wijk compleet was, om verstopping van ondergrondse containers door alle verpakking van klussende en verhuizende buren te voorkomen (Extra Afval bij de komst van de eerste bewoners[10]).
- Zelfs met de huidige grote containers moeten deze meerdere malen per week geleegd worden. Het Hefkwartier omvat ca. 220 woningen. Wanneer er nog 1100 woningen worden opgeleverd bij de Kaai zal de afvalstroom vele malen toenemen en zullen deze naar verwachting dagelijks geleegd moeten worden.
- Wanneer het GFT-afval in de toekomst gescheiden opgehaald dient te worden zal daar ook een container voor geplaatst moeten worden. Ons inziens doet het plaatsen van een ondergrondse container op de voor vrachtwagens toegankelijke kade geen afbreuk aan de representatieve waarde zoals gesteld in het Masterplan De Kaai[11].

7. Evenementen

In het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 1.3 verwezen naar de *"'Parapluherziening evenementen' (2022)"*. Er wordt hierover het volgende gesteld: *"Het is wenselijk op de kade evenementen te kunnen organiseren. Om dit mogelijk te maken is in het bestemmingsplan De Kaai Rotterdam, vastgelegd dat het bestemmingsplan "Parapluherziening evenementen" van toepassing blijft."*. Aangezien het Hefkwartier een rustige woonwijk betreft, zonder centrumfunctie en -faciliteiten is dit niet verenigbaar met het houden van (middel)grote evenementen op de locatie van de Kaai.

5.2.4 gebied Feijenoord

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone-gebied Feijenoord' zijn de gronden tevens bestemd voor evenementen binnen de publieke bestemmingen als: verkeer-verblijfsgebied, verkeer-wegverkeer, recreatie, groen en water.

De volgende evenementen zijn jaarlijks toegestaan:

Categorie	maximaal aantal bezoekers gelijktijdig aanwezig	maximaal aantal evenementen per jaar	maximaal aantal evenementen- dagen per jaar	maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevel van het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object
Groot I	>2500 tm 50000	2	5	90 dB(A), 100 dB(C)
Groot II	>2500 tm 10000	5	6	75 dB(A), 85 dB(C)
Middel	501 tm 2500	11	15	70 dB(A), 80 dB(C)
Klein	≤500	12	32	65 dB(A), 75 dB(C)

[10] Zie pagina 174 van https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb2.pdf

[11] Zie pagina 174 van https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/b_NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01_tb2.pdf

Voorgestelde oplossingen voor de bezwaren

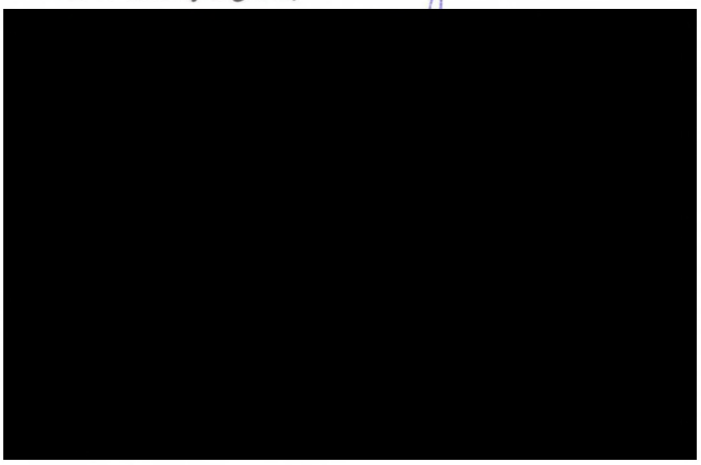
Wij willen tot slot een aantal oplossingsmogelijkheden aandragen die onze belangrijkste bezwaren zouden kunnen wegnemen of mitigeren.

- Bijstelling van de parkeernorm, op basis van een herberekening van de parkeerbehoefte op basis van de parkeernorm B (Stadswijken) en een parkeerdrukmeting
- Aanvullende parkeergelegenheid, bereikbaar vanaf de Roentgenstraat
- Verbetering van de bereikbaarheid met OV van de wijken Hefkwartier en de Kaai, bijvoorbeeld door aanleg van een metrohalte in het Entrepot gebied
- De Nassaustraat handhaven als doodlopende straat enkel voor bestemmingsverkeer en dus niet verbinden met de Nassaukade.
- Veiligstellen van het huidige vrije uitzicht en bezonningsniveau van de woning aan de Nassaustraat 17
- Herinrichting van het kruispunt Roentgenstraat/Oranjeboomstraat
- Geen evenementen groter dan categorie klein toestaan aan de Nassaukade

Graag vernemen wij van u in hoeverre onze in deze zienswijze vermelde bezwaarpunten door u worden onderkend en welke van de voorgestelde oplossingen verwerkt kunnen worden in het bestemmingsplan. Wij hopen natuurlijk dat het plan zodanig wordt aangepast dat er voor ons geen reden meer is om tegen het Bestemmingsplan de Kaai in beroep te gaan.

Wij zien uit naar uw reactie, waarvoor dank.

Met vriendelijke groet,



Aan: de Gemeenteraad van Rotterdam
T.a.v. directeur van Stadsontwikkeling, [redacted],
BWT/Bestemmingsplannen,
Postbus 6575
3002 AN, Rotterdam

Betreft: Zienswijze van De Groene Golf op Zuid op het Ontwerp - bestemmingsplan de Kaai Rotterdam
Uw kenmerk: NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Het ontwerp-bestemmingsplan De Kaai hebben wij met gemengde gevoelens ontvangen.
We zijn blij met de ontwikkeling van dit voormalige fabrieksterrein tot een nieuwe woonwijk, wat de levendigheid in de wijk zeker ten goede zal komen.
Dat de kade langs Nassauhaven en Nassaukade eindelijk openbaar toegankelijk wordt en wordt omgetoverd tot een aantrekkelijke groene oase aan het water stemt bij ons ook tot vreugde. Markante gebouwen met cultuur-historische waarde worden behouden, er wordt circulair en CO-2 neutraal gebouwd met groene daken en het (buitendijks) gebied wordt weerbaar gemaakt tegen wateroverlast. Er wordt ruim baan gegeven aan fiets en voetganger en auto's worden zoveel mogelijk ontmoedigd. De ontwerpers zijn erin geslaagd om deze uitdagingen te vertalen in een plan met grootstedelijke allure.

Er zijn echter ook kritische kanttekeningen te plaatsen.

In december 2022 (en tijdens de hoorzitting in oktober 2023) hebben wij in onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Feijenoord gewezen op het ontbreken van een samenhangend ontwikkelingsplan voor de wijk Feijenoord. In dit zgn. conserverend bestemmingsplan werden de locaties De Kaai maar ook de westkant van de Piekstraat en het Hunter Douglas terrein 'wit', d.w.z. onbestemd, weergegeven. Plekken die later door afzonderlijke project-bestemmingsplannen zullen worden ontwikkeld. Onderhavig ontwerp-bestemmingsplan is daar een eerste voorbeeld van.
Tijdens het participatietraject de Kaai werd dit ontbreken van een samenhangende visie op wat de consequenties zijn van verdubbeling van het aantal inwoners in de wijk voor het verkeer, voor de voorzieningen, voor de sociale leefbaarheid en voor het groen in de wijk door veel bewoners opnieuw als bezwaar naar voren gebracht.
Het is lastig voor ons, Feijenoorders, om onze stem te laten klinken: het was ons niet mogelijk om serieus mee te praten over het Toekomstperspectief Kop van Feijenoord 2040, noch over het ambitiedocument De Kaai, dat aan de basis ligt van het voorliggende plan.
Onze zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Feijenoord is vrijwel integraal terzijde geschoven.
Wat de discussie in oktober 2023 wel heeft opgeleverd is dat de wethouder onze zorgen over de gebrekkige participatie heeft gehoord en binnenkort met ons daarover in gesprek gaat.
Wij hopen op verdere kansen om constructief bij te dragen aan de ontwikkeling van onze wijk.

Voor nu zien we ons genoodzaakt om wederom gebruik te maken van een formele 'zienswijze' om bij de gemeente nogmaals aandacht te vragen voor onze zorgen en bezwaren, ook al vallen sommige punten wellicht buiten het formele kader van een bestemmingsplan.

De kern van onze boodschap is dat er in dit ontwerp onvoldoende programmatische en infrastructurele relatie is gelegd met de directe woonomgeving van de Kaai en de wijk Feijenoord als geheel.

- Betaalbaar wonen
  Al in het ambitiedocument is vastgelegd dat in de Kaai slechts plaats is voor 10% sociale huurwoningen en voor 40% huur- en koopwoningen in het middensegment. Wij vinden dat teleurstellend omdat dit de mogelijkheden voor veel woningzoekenden uit de wijk, zeker starters, enorm beperkt. Wij pleiten voor verdubbeling van het percentage sociale huurwoningen in de Kaai. We zien dit als een positieve stap in de richting van een inclusieve gemeenschap waar 'iedereen' de mogelijkheid heeft om comfortabel en betaalbaar te wonen.
  Ten aanzien van de 40% middensegment vragen wij ons af of en zo ja welk beleid de gemeente Rotterdam hanteert om betaalbaar wonen in het (lage) middensegment ook op de langere termijn te garanderen. Zie bv.
  https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/programma-betaalbaar-wonen/documenten/publicaties/2022/05/19/handreiking-middensegment-hoe-kunnen-gemeenten-middeninkomens-op-maat-bedienen.

- Voorzieningen
  Voor ons is het niet duidelijk welke voorzieningen in het complex van de Kaai voor wijkbewoners bruikbaar en betaalbaar zullen zijn. Meermaals is aangegeven dat de wijk schreeuwend behoefte heeft aan voorzieningen voor met name jongeren en medische voorzieningen dichtbij huis voor senioren. What's in it for us? In het onderhavige plan is behoorlijk wat ruimte bestemd voor 'gemengd gebruik', maar hoe dit ingevuld wordt is nog in nevelen gehuld. Voor zover bekend zijn er ook geen uitgangspunten geformuleerd, waaraan de invulling van deze ruimte voor 'gemengd gebruik' moet voldoen. Hier liggen unieke kansen om aan de meest dringende vragen van bewoners tegemoet te komen. Het zou zonde zijn als deze kansen onbenut blijven.

- De verkeerssituatie
  De verkeerssituatie in de Roentgenstraat wordt al jarenlang door ons als een onveilige situatie ervaren. Auto's rijden er veel te hard. Fietsen wordt daardoor en ook door de te smalle fietsstroken vlak langs geparkeerde auto's een hachelijke onderneming.
  De kruisingen van de Roentgenstraat met de Oranjeboomstraat en Rosestraat zijn onoverzichtelijk en daardoor voor fietsers en wandelaars gevaarlijk. Bovengenoemde problemen zullen aanzienlijk vergroot worden door de verwachte grote toename van het autoverkeer. Daar komt straks ook nog eens het autoverkeer bij van de nieuwe woningen in de Piekstraat en op het Hunter Douglas terrein. In de verkeersstudie van Royal Haskoning (bijlage bij ontwerp-bestemmingsplan) worden daarover zorgen uitgesproken:

"De totale extra verkeersproductie van de gebiedsontwikkelingen Piekstraat-West en Hunter Douglas samen bedraagt circa 7.000 mvt/etmaal voor een gemiddelde werkdag (verkeersgeneratie berekend door verkeersmodel). De gebiedsontwikkelingen zorgen voor een aanzienlijke verkeerstoename op een aantal straten in de wijk Feijenoord: de Piekstraat, de Nijverheidsstraat, de Persoonsdam en het noordelijk deel van de Oranjeboomstraat. Dit zijn logische routes van en naar de locatie en daarmee zijn de verkeerstoenames op deze straten ook logisch. Voor de straten in de wijk zijn deze toenames niet zonder meer te verwerken (intensiteiten groeien tot circa 10.000 voertuigen per etmaal, dat is (te) veel voor woonstraten)."
(N.B. Het is vreemd dat in deze passage uitsluitend de noord-zuid verbindingen en niet de oost-west verbindingen worden genoemd.)
Wat opvalt is dat dezelfde studie geen melding maakt van de bijkomende gevolgen van de plannen voor 'De Waterkant' (Feyenoord City) voor de verkeerstoename in dit gebied. Deze nieuwe woonwijk naast en rond het Mallegatpark wordt autoluw met ondergrondse parkeergarages. Het plan hierbij is om de Oranjeboomstraat richting Korte Stadionweg bij het Mallegat doodlopend te maken tot aan de ingang parkeergarages. Dat de gestelde hoofdroutes richting zuid en centrum 50/50 verdeeld gaan worden is in die situatie bv. onhoudbaar.
Het feit dat het aantal inwoners in onze wijk meer dan verdubbelt, wat gepaard zal gaan met een enorme verkeerstoename zoals weerspiegeld in het bijgevoegde staatje, onderstreept het belang van een integrale visie op veilig verkeer in Feijenoord. Hoewel er momenteel geen expliciete visie is opgenomen in enig plan, zien we dit als een uitnodiging aan de gemeente om te werken aan een plan dat niet alleen de verkeerstoename adresseert, maar vooral ook focust op de veiligheid en leefbaarheid van onze wijk.

Bereikbaarheid
In eerdere plannen (bestemmingsplan Feijenoord, Toekomstperspectief Kop van Feijenoord 2040) wordt steeds gewezen op de geïsoleerde ligging van de wijk. Des te meer valt op dat er in het huidige bestemmingsplan weinig aandacht is om deze geïsoleerde ligging te doorbreken. Er is geen uitbreiding van OV-verbindingen voorzien. Er is in Feijenoord geen metro, geen tram en de (soms moeilijk toegankelijke) NS-stations Blaak en Zuid bevinden zich op zodanige afstand, dat vervoer per trein geen aantrekkelijk perspectief biedt. De directe busverbinding met het centrum van de stad (Coolsingel) en met het Centraal Station bestaat al 15 jaar niet meer. De toegang tot de wijk en de verbinding vanuit de wijk met de overkant van de Maas via de Willemsbrug dreigt dicht te slibben. Stieltjesplein en de aloude Koninginnebrug vormen nu al een hoefijzervormige flessenhals. De gevolgen voor de toename van het autoverkeer (Feyenoord City, de Kaai, Hunter Douglas en Piekstraat) worden in het ontwerpbestemmingsplan schromelijk onderschat.
Het eerder geopperde plan om de Willemsbrug door te trekken naar de Oranjeboomstraat verdient onzes inziens opnieuw aandacht, met als doel het creëren van een groen ontmoetingsplein in de directe omgeving van de "iconische" Hefbrug waar voetgangers en fietsers centraal staan. We werken graag mee aan een plan dat niet alleen de mobiliteitsuitdagingen adresseert maar ook de wijk verrijkt met aangename en toegankelijke leefomgevingen.

- Parkeren
  Wij vrezen voor aanzienlijke toename van de parkeerdruk in de omliggende straten van de Kaai, omdat het in de studie van Royal Haskoning berekende aantal benodigde

parkeerplaatsen in onze ogen volledig berust op wishful thinking. De zogenaamde reducties (nabijheid OV-halte(?!), extra fiets-parkeren, extra deelauto's en inzet Maas) gaan uit van in onze ogen onrealistische vooronderstellingen over autobezit en autogebruik van toekomstige bewoners en bezoekers van de wijk, hoezeer we de beoogde/gewenste vermindering van autobezit en -gebruik ook toejuichen. In weerwil van het gemeentelijke parkeervergunningenbeleid zal de parkeerdruk door nieuwe bewoners en bezoekers aanzienlijk toenemen, vrezen wij.

- Verbinden en vergroenen
  In lijn met de toekomstvisie 'Kop van Feijenoord,' die de nadruk legt op verdichten, verbinden en vergroenen, zouden wij voor De Kaai graag kansen zien om hier invulling aan te geven. In dit bestemmingsplan komt dit ons inziens maar ten dele uit de verf. De Kaai wordt in het bestemmingsplan gepresenteerd als een afzonderlijke, naar binnen gekeerde buurt, met binnenpleinen, zonder uitnodigende elementen naar de naastgelegen buurten. Dat vinden we jammer omdat hier mogelijkheden om de Kaai en zijn toekomstige bewoners op een aantrekkelijke manier te integreren in de wijk vooralsnog onbenut worden gelaten. Waarom niet een mooi pleintje en andere groenelementen aan de zonnige kant van de Roentgenstraat, die uitnodigen om elkaar te ontmoeten en zo oud en nieuw met elkaar te verbinden? Dat komt ook het zo noodzakelijke groen in de wijk ten goede. We denken hier graag over mee.
  Het zou verrijkend zijn als er ook aandacht wordt besteed aan groene aspecten, zowel horizontaal als verticaal, aan de zijden die grenzen aan de bestaande bewoning in Roentgenstraat en Nassaustraat, wat bijdraagt aan een prettig woonklimaat voor ALLE bewoners
  In de nota Toekomstperspectief Kop van Feijenoord 2040 wordt het doortrekken van vergroening van de Maaskades bepleit. Een aantrekkelijke wandel- en verblijfsgebied langs de Maas vanaf de Erasmusbrug tot aan Mallegat. De wijk wordt hierdoor aantrekkelijker voor recreatie, kan klimaatbestendiger worden en mogelijkheden voor kleinschalige economische activiteiten bieden. Het ontwerpbestemmingsplan biedt met de voorgestelde vergroening van de kade aan de Nassauhaven een aanknopingspunt om dit nu ook daadwerkelijk te gaan realiseren.

- Bouwverkeer
  Wij maken ons ernstig zorgen over de overlast van bouwverkeer en bouwactiviteiten waar we jarenlang aan bloot zullen worden gesteld. Om het aanbod van zware vrachtwagens zoveel mogelijk te beperken bepleiten wij zoveel mogelijk aanvoer van bouwmaterialen over water.

De Groene Golf op Zuid bepleit:

1. **Betaalbaar wonen**
   We pleiten ervoor het percentage sociale huurwoningen in De Kaai te verhogen tot 20%, met als doel de kansen voor woningzoekenden, met name starters uit onze wijk, te vergroten. Ook dringen we er bij de gemeente op aan om, net als andere gemeenten, actief beleid te voeren ten aanzien van betaalbaar wonen voor middeninkomens.

We zien dit als een positieve stap in de richting van een inclusieve gemeenschap waar iedereen de mogelijkheid heeft om comfortabel en betaalbaar te wonen.

2. **Voorzieningen in De Kaai**
   We vragen de gemeente om in samenspraak met de wijk een concreet voorstel voor voorzieningen (gezondheid/medisch/ sociaal/cultureel, detailhandel, sport) op De Kaai uit te werken, waar in de HELE wijk behoefte aan is. Dit zal de leefbaarheid en sociale cohesie in de gehele gemeenschap versterken.

3. **Mobiliteitsplan**
   Een mobiliteitsplan voor de hele wijk waarin de gevolgen van de toename van het verkeersaanbod door toekomstige ontwikkelingen, dus niet alleen de Kaai, maar ook Feyenoord City, Hunter Douglas, Piekstraat, realistisch worden beoordeeld. Specifieke aandacht dient daarbij uit te gaan naar de Roentgenstraat, de Nijverheidstraat, de Oranjeboomstraat en hun zijstraten en het Stieltjesplein. De veiligheid van fietsers en voetgangers dient hierbij voorop te staan.

4. **Bereikbaarheid**
   Een plan om de bereikbaarheid van de wijk door middel van OV te verbeteren.

5. **Realistisch parkeerplan**
   Om parkeeroverlast in omliggende straten te voorkomen een parkeerplan dat gebaseerd is op worst-case scenario's zonder twijfelachtige veronderstellingen over reducties;

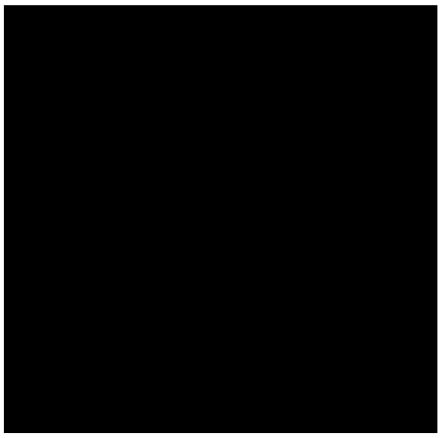
6. **Verbinden en vergroenen**
   Een concreet voorstel voor vergroening van met name de Roentgenstraat om 'oud en nieuw' met elkaar te verbinden en realisering van minstens 30% openbaar toegankelijk groen in het bouwplan.
   Een ontwikkelplan voor vergroening van het Maasparcours vanaf Erasmusbrug tot aan Mallegat (Feyenoordcity). Voorbeeld is de vergroening van de Maasboulevard op het Noordereiland. Vanaf een aantrekkelijk Maasparcours kunnen bestaande en nieuwe groene verbindingen dieper de wijk in verder ontwikkeld worden.

7. **Uitvoeringsplan Bouwwerkzaamheden**
   Een uitvoeringsplan voor de bouwwerkzaamheden dat verkeer/lawaai overlast tegengaat en uitgaat van drempelwaarden voor luchtverontreiniging emissie.
   We benadrukken de voorkeur voor zoveel mogelijk aan- en afvoer van bouwmateriaal over wate**r.**

8. **Participatie**
   Onze visie is dat participatie hier niet eindigt. Wij streven ernaar om voortdurend in gesprek te blijven over de vervolgstappen en een constructieve bijdrage te leveren. Dit betreft niet alleen De Kaai, maar ook alle toekomstige ontwikkelingen die op komst zijn. Wij zien graag dat bij de uitwerking van deze voorstellen de Wijkraad en bewoners actief worden betrokken.

De Groene Golf op Zuid staat klaar om haar steentje bij te dragen door actief mee te denken bij het opstellen van vergroeningsplannen. Bovendien zijn we bereid om de handen uit de mouwen te steken en samen met gemeente vergroeningsprojecten daadwerkelijk te realiseren.

De Groene Golf op Zuid



TOEVOEGING WONINGEN WIJK FEIJENOORD 2024-2040

Totaal

4.391

Item	totaal
HEFKWARTIER TOTAAL (REALISATIE &IN AANBOUW)	300
DE KAAI (IN ONTWIKKELING	1.100
PIEKSTRAAT TOWER (IN AANBOUW)	142
PIEKSTRAAT (GEPLAND)	800
HUNTER-DOUGLAS (GEPLAND)	1.500
MALLEGATPLOT (GEPLAND)	193
DUKDALF TOREN (IN AANBOUW)	96
FLEXWONINGEN (REALISATIE)	44
FLEXWONINGEN (GEPLAND)	140
NIJVERHOEK (IN AANBOUW	32
CPU WONINGEN PERSOONSHAVEN (GEPLAND)	44

HUIDIG AANTALWONINGEN 2023	3.312
HUIDIG AANTAL INWONERS 2023	7.795
GEPLANDE TOEVOEGING AANTAL WONINGEN 2024-2040	4.391
INSCHATTING AANTAL INWONERS 2040	16.577
HUIDIG AANTAL AUTO'S 2023 (1,5 PER HUISHOUDEN)	2.255
INSCHATTING AANTAL AUTO'S 2024-2040 (1,5 PER HUISHOUDEN)	5.179

BRON: https://allecijfers.nl/wijk/feijenoord-rotterdam/

Subject: Handtekeningen ter ondersteuning zienswijze ontwerp-bestemmingsplan De Kaai
Sent: 5-2-2024, 09:43:40
From: [redacted]
To: _SO_Bestemmingsplannen

Goedemorgen,

Bijgaand stuur ik u enkele lijsten met handtekeningen van bewoners van de wijk Feijenoord, die de zienswijze van De Groene Golf op Zuid op het ontwerp-bestemmingsplan De Kaai (NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01) onderschrijven.

Met vriendelijke groet
Namens de Groene Golf op Zuid

[redacted]

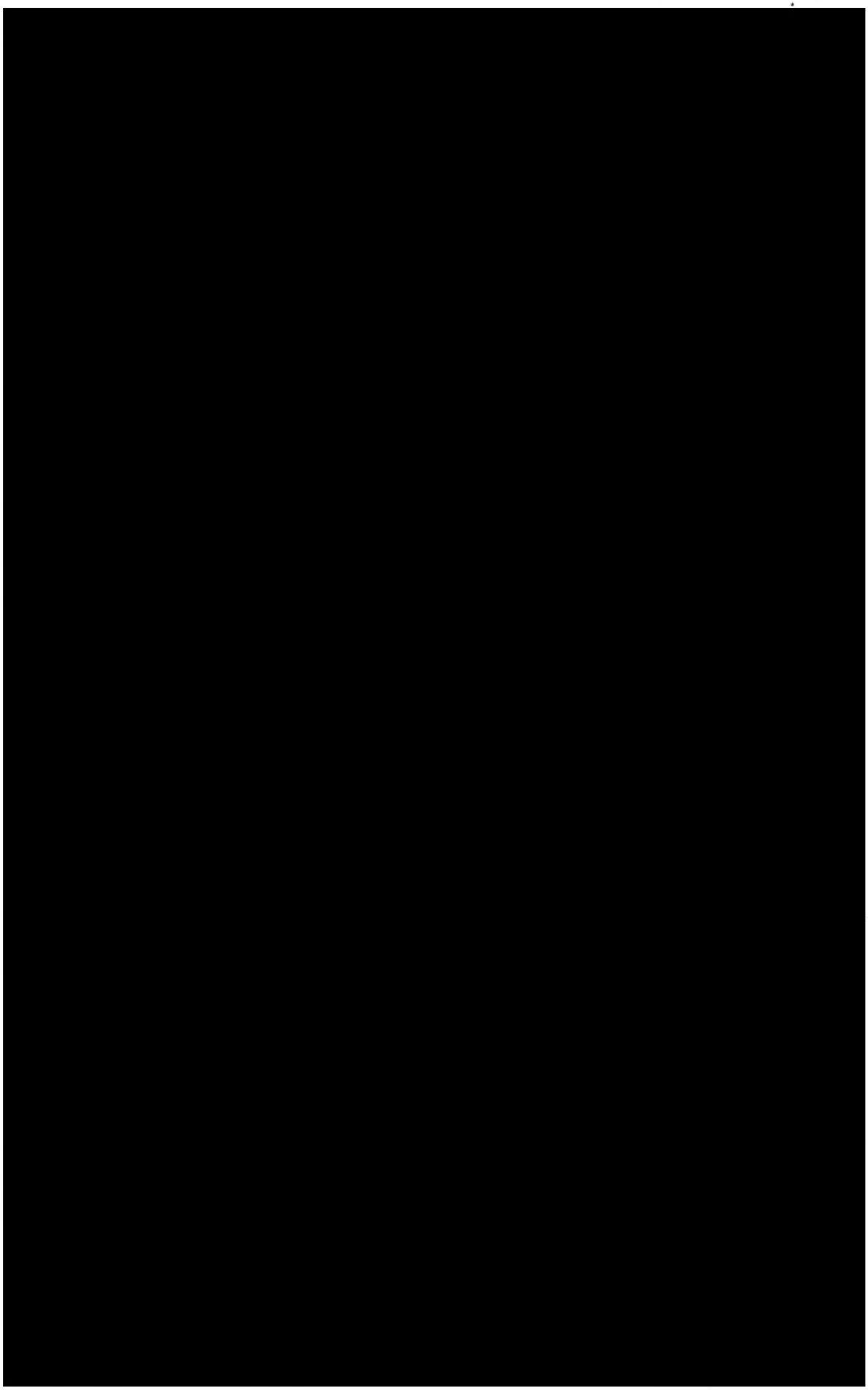
Wij onderschtijven de zienswijze van de Groene Golf op het ontwerp-bestemmingsplan De Kaai, kenm. NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

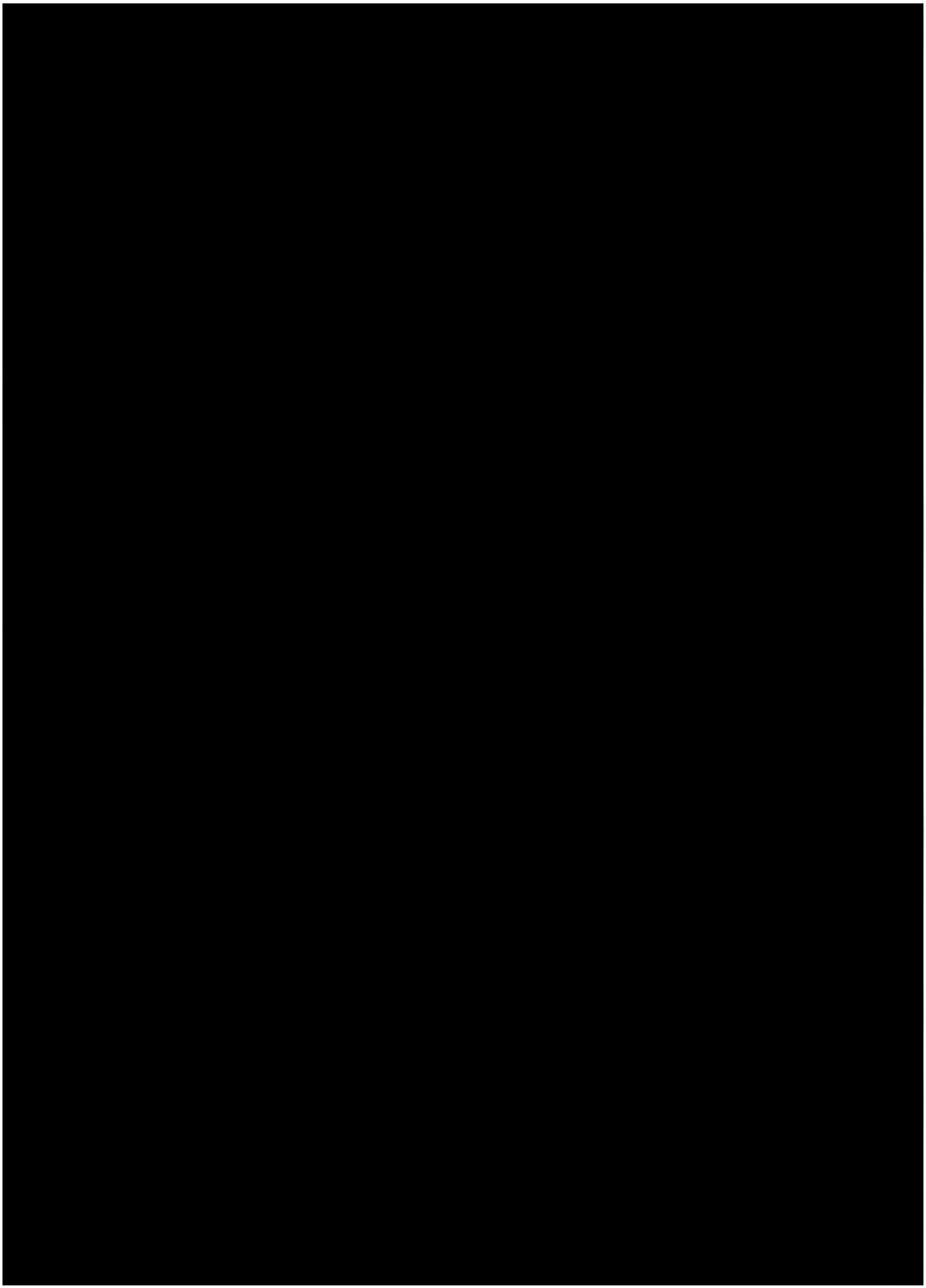
Naam	Adres	e-mail	Handtekeing
[redacted]			

Wij onderschtijven de zienswijze van de Groene Golf op het ontwerp-bestemmingsplan De Kaai,
kenm. NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Naam	Adres	e-mail	Handtekeing
[redacted]			







Wij onderschrijven de zienswijze van de Groene Golf op het ontwerp-bestemmingsplan De Kaai, kenm. NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01

Naam	Adres	e-mail	Handtekening
[redacted]			

Acibadem international Medical Center BV
Arlandaweg 100
1043 HP Amsterdam

Kenmerk: NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01/
Gemeenteblad 2023, nr. 556357

Aan de gemeentraad van Rotterdam, en
de directeur van stadontwikkeling, BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Amsterdam, 1 februari 2024

Onderwerp: Zienswijze ex. art. 3.8 Wro op ontwerpbestemmingsplan "De Kaai"

Geachte leden van de raad en directeur van Stadsontwikkeling, BWT/ Bestemmingsplannen,

Acibadem International Medical Center (IMC) is voornemens het gebouw gelegen aan de Nassaukade 18 in Rotterdam te transformeren tot een zelfstandig behandelcentrum waar planbare medische zorg wordt verleend. Het betreft het voormalig unilevergebouw, bestaande uit het Kadegebouw en het Bruggegebouw. Het Kadegebouw zal worden gehuurd om hierin het zelfstandig behandelcentrum te verwezenlijken.

Achtergrond
Acibadem IMC is voornemens het gebouw gelegen aan de Nassaukade 18 in Rotterdam te transformeren tot een zelfstandig behandelcentrum waar planbare medische zorg wordt verleend. Het betreft het voormalig Unilevergebouw, bestaande uit het Kadegebouw en het Bruggegebouw. Het Kadegebouw zal worden gehuurd om hierin het zelfstandig behandelcentrum verwezenlijken.

Het voormalig Unilevergebouw, waarvan het Kadegebouw deel uitmaakt, kent in het huidige bestemmingsplan "Kop van Feijenoord" de enkelbestemming 'bedrijf', met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' en een aanduiding 'Kantoor'. Op grond van de bestemmingsplanregels is het niet mogelijk om het Kadegebouw als zelfstandig behandelcentrum te gebruiken.

Om deze planologische strijdigheid weg te nemen is een reguliere omgevingsvergunningprocedure middels het gebruik van de kruimelregeling zoals bedoelt in artikel 4 lid 9 van het Besluitomgevingsrecht in gang gezet. De vergunningaanvraag voor de activiteit 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' en voor de activiteit 'bouwen' is op 4 oktober 2023 ingediend en is bij de gemeente Rotterdam bekend onder kenmerk 8096111.

Het Unilevergebouw, waaronder het Kadegebouw, is gelegen in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan "De Kaai". In het ontwerpbestemmingsplan "De Kaai" behoudt het Unilevergebouw en daarmee ook het Kadegebouw de enkelbestemming 'Bedrijf', met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' met de functie aanduiding 'kantoor'. Dit betekent dat ook binnen dit ontwerpbestemmingsplan het planologisch niet mogelijk is om het Kadegebouw te gebruiken als zelfstandig behandelcentrum.

Zienswijze
Gelet op bovenstaande willen wij u vragen op welke wijze u in het ontwerpbestemmingsplan rekening heeft gehouden met de ontwikkeling en het gebruik van het zelfstandig behandelcentrum in het Kadegebouw. Daarbij willen wij wijzen op het feit dat het zelfstandig behandelcentrum een concrete ontwikkeling betreft, daar de vergunningsaanvraag reeds is ingediend. Wij verzoeken u om toe te lichten hoe het ontwerpbestemmingsplan rekening houdt met het ontwikkelen en het gebruiken van het Kadegebouw als zelfstandig behandelcentrum. Indien blijkt dat hier onvoldoende rekening mee is gehouden verzoeken wij u alsnog de benodigde juridische planologische ruimte te creëren binnen het nog vast te stellen bestemmingsplan.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



[redacted]
Algemeen Directeur van Acibadem, International Medical Center BV
[redacted]



BUURTVERENIGING
HET HEFKWARTIER

Aantekenen

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Rotterdam
t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie
Postbus 1011
3000 BA Rotterdam

* Juridische Diensten *
02 FEB. 2024
Gemeente Rotterdam - BCO

Rotterdam, 30 januari 2024

Zaaknaam: De Kaai, Rotterdam
Onderwerp: Pro forma bezwaarschrift inzake parkeerdruk door project De Kaai.

Geacht college,

Namens buurtvereniging Het Hefkwartier in stadsdeel Feijenoord op Rotterdam Zuid en hun bewoners, statutair gevestigd te Rotterdam (hierna te noemen *Het Hefkwartier*), maken wij hierbij pro forma bezwaar tegen het bestemmingsplan van De Kaai, met oog op de toenemende parkeerdruk in de wijk.

Wij verzoeken u vriendelijk om alle op deze zaak betrekking hebbende correspondentie te laten verlopen via Brouwhuisstraat 7, 3071JE Rotterdam.

Voorhands meent Het Hefkwartier dat het bestreden besluit voor haar bewoners onevenredige nadelen zal geven door extreem toenemende parkeerdruk.

Dit bezwaarschrift berust op nader aan te voeren gronden en strekt vooralsnog louter tot het veiligstellen van de rechten en belangen van Het Hefkwartier en haar bewoners, waarbij een minnelijke oplossing de voorkeur verdient boven een gerechtelijke procedure.

Het Hefkwartier wenst op korte termijn graag met uw college in overleg te treden om te bezien of er in deze zaak een minnelijke oplossing kan worden bereikt. Mede met het oog op minnelijk overleg stelt zij voor om de behandeling van dit bezwaarschrift aan te houden, eventueel met toepassing van artikel 7:10 lid4 van de Awb.

vervolg->

BUURTVERENIGING

HET HEFKWARTIER

Voor zover uw college voornemens is het voorstel tot minnelijk overleg af te wijzen, verzoekt Het Hefkwartier u haar een termijn van 4 weken te gunnen voor het aanvullen van de gronden van bezwaar.

In afwachting van uw uitnodiging voor nader overleg en toezending van ter zake relevante stukken, tekenen wij.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]


R BRIEF AANGETEKEND NL
NL Frankering betaald €9.8
15 gr.
208722
D
PostNL
31-01-2024 10:59
NL
3SRPKS447947165
3000BA 1011
ROUTE:
REG.NR:
02 FEB. 2024