Zienswijzenrapportage

Stichting Laurens heeft een zienswijze ingediend. Het pand van Stichting Laurens, revalidatielocatie Intermezzo Zuid, ligt pal naast de te ontwikkelen locatie.

1.1 Belangen Stichting Laurens

De nieuwe ontwikkeling heeft te weinig rekening behouden met de belangen van het pand van Laurens en haar gasten. Er is onvoldoende oog voor de ruimtelijke relatie tussen Intermezzo Zuid en het nieuwe appartementengebouw. In het bestemmingsplan Dynamoblok 1 is nauwelijks ingegaan op de potentiële implicaties van de nieuwbouw. Intermezzo Zuid heeft bestemming Maatschappelijk – 3 met activiteiten van ten hoogste milieucategorie 2. De richtafstand van 10 meter wordt niet gerespecteerd.

Reactie:
Al sinds de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Motorstraatgebied uit 2009 is helder wat de beoogde bouwhoogten zijn in het Motorstraatgebied. Bij de nieuwbouw van het gebouw van Stichting Laurens was duidelijk dat de bebouwing aan de Dynamostraat hoger mocht worden dan de bestaande bebouwing.
De richtafstand van 10 meter is een afstand uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering om alert te zijn op mogelijke overlast van een functie met een bepaalde milieucategorie tot de naastgelegen gevoelige bestemming. In dit geval is er geen reden om 10 meter afstand tussen beide gebouwen te realiseren omdat een zorghotel en woningen prima naast elkaar kunnen bestaan. De expeditieruimte van het zorghotel heeft het grootste effect op de nieuwe woningen. Tussen die ruimte en de nieuwe woningen is de afstand groter dan 10 meter.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.2 Privacy

Er is onvoldoende gelet op het waarborgen van de privacy. Het nieuwe appartementengebouw ligt direct tegens de erfgrens van het perceel van Stichting Laurens. De nieuwbouw wordt maximaal 31 meter hoog en dat is 5 keer zo hoog dan de huidige bebouwing. Het appartementengebouw steekt in westelijke richting uit voorbij het dakterras. Vanuit het nieuwe appartementengebouw is vrij zicht op het dakterras van Laurens en de mensen die zich daarop begeven. Intermezzo Zuid is een revalidatielocatie waar (veelal oudere) gasten onder professionele begeleiding revalideren. De privacy van de gasten, bezoekers en personeel heeft Laurens zeer hoog in het vaandel staan.

Reactie:
De nieuwe woningen worden tegen het bestaande gebouw van Stichting Laurens aangebouwd. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden (2009) en ontwikkelvisie (2021) wordt dit onder voorwaarden vanuit de gemeente mogelijk gemaakt. De achtergevel van het bovenste deel van de nieuwbouw steekt iets uit ten opzichte van bovenste deel van het bestaande gebouw van Laurens. Er komen geen ramen in het stukje zijgevel dat aan de bestaande daktuin grenst. Toekomstige bewoners kunnen dus niet vanuit hun woning op het dakterras kijken, wel vanaf nieuwe balkons en de nieuwe daktuin. Stedenbouwkundig gezien is dit aanvaardbaar. Er wordt gestreefd naar een levendig interactiemilieu en het is logisch dat de woningen worden voorzien van een buitenruimte.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.3 Beperking lichtinval en uitzicht door (hoog)bouw tegen de erfgrens.

Door de ontwikkeling van het appartementengebouw zal de bezonning en de lichtinval op het dakterras (en in het gebouw) van Intermezzo Zuid sterk worden beperkt. Ook het uitzicht, vanaf het dakterras, zal sterk verminderen. De ruime aanwezigheid van daglicht en uitzicht dragen vanzelfsprekend in belangrijke mate bij aan het welzijn van de gebruikers van Intermezzo Zuid. Het wegvallen daarvan is ten onrechte op geen enkele wijze onderzocht of verdisconteerd in het ontwerpbestemmingsplan. Het voorgaande is in het bijzonder relevant aangezien in zuid(west)elijke richting reeds hoge bebouwing is gesitueerd. Voor haar lichtinval en uitzicht is Intermezzo Zuid dus volledig afhankelijk van de bouwluwe zuidoostelijke richting. Door de ontwikkeling van het appartementengebouw wordt Intermezzo Zuid als het ware 'ingebouwd'.

Reactie:
In de stedenbouwkundige randvoorwaarden en in de ontwikkelvisie Motorstraatgebied 2030 uit 2021 is de stedenbouwkundige ontwikkelrichting voor dit gebied opgenomen. Op deze plek is altijd hogere bebouwing voorzien. De afname van de bezonning op het vrij laag gelegen dakterras is daarmee aanvaardbaar. Het gebouw van Stichting Laurens in geen woongebouw dus het effect op de bezonning door nieuwe bebouwing hoeft niet inzichtelijk te worden gemaakt en afgewogen te worden.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.4 Akoestisch onderzoek is niet zorgvuldig genoeg

De expeditie van het zorghotel bevindt zich aan de zuidelijke kant van het gebouw aan de Cilinderstraat. Deze bedrijfsactiviteiten behelzen onder meer het achteruit rijden van vrachtwagens als gevolg waarvan geluidsbelasting zal optreden op (de gevels van) het appartementengebouw. Uit het beschikbare akoestisch onderzoek blijkt niet dat deze geluidbelasting in ogenschouw is genomen.

Reactie:
Het akoestisch onderzoek heeft alleen betrekking op wegverkeerslawaai. Geluidhinder van bedrijvigheid in de omgeving wordt meegenomen in het aspect 'bedrijven en milieuzonering'. De minimale afstand tussen de laad- en losplaats en dichtstbijzijnde nieuwe woningen is meer dan 10 meter. Op basis van deze afstand verwachten we geen hinder bij de woningen.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.5 Onvoldoende parkeergelegenheid voor auto’s.

Aan de hand van de gemeentelijke autoparkeernormen is berekend dat er voor de ontwikkeling van het appartementengebouw 85,4 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden om te voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Op basis van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 is bij het uitwerken van het Ontwerpbestemmingsplan een 'stapeling' van kortingen op de parkeereis toegepast. Uit de plantoelichting volgt dat in totaal 43 parkeerplaatsen minder zullen worden gerealiseerd dan de normaliter geldende parkeereis. Door deze stapeling van kortingen worden voor de realisatie van 128 appartementen met commerciële voorzieningen uiteindelijk slechts 48 autoparkeerplaatsen gerealiseerd. Reclamant is er niet van overtuigd dat de aannames die zijn gehanteerd ten aanzien van het gebruik van deelauto's, openbaar vervoer en de fiets leiden tot een reëel beeld van de parkeerbehoefte van de bewoners en bezoekers. Gelet op het feit dat het appartementengebouw zich richt op het 'midden-, hoger- en topsegment' ligt het voor de hand dat het autobezit binnen de doelgroep voor de woningen hoger zal zijn dan elders op Zuid.

Reactie:
Het totaal aantal parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling is bepaald aan de hand van de criteria uit de Beleidsregeling Parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Het aantal parkeerplaatsen waar in de ontwikkeling rekening mee wordt gehouden, voldoet aan de beleidsregeling. In de omgeving is een betaald parkeergebied. Bewoners van het appartementencomplex krijgen geen vergunning om op straat te parkeren.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.6 Deeltijdautoparkeerplaatsen
Reclamant stelt dat ten aanzien van het gebruik van deelautoparkeerplaatsen een maximale korting van 17 autoparkeerplaatsen wordt gehanteerd, terwijl blijkens de plantoelichting slechts drie deelautoparkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. Aangezien één deelautoparkeerplaats conform geldend gemeentelijk beleid wordt gelijkgesteld met vijf autoparkeerplaatsen zou dat neerkomen op een korting van 12 autoparkeerplaatsen.

Reactie:
Naar aanleiding van deze zienswijze is de berekening ten aanzien van de parkeerplaatsen nagekeken. Geconstateerd is dat hierin een fout zit ten aanzien van de deelautoparkeerplaatsen maar ook ten aanzien van dubbel gebruik van de parkeerplaatsen voor woningen en voorzieningen. De conclusie dat wordt voldaan aan het parkeerbeleid blijft gelijk.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de tekst "De OV-nabijheid levert... ....fietsen te kunnen stallen" onder 5.4 Verkeer en Parkeren te wijzigen in:

"De OV-nabijheid levert een korting op van 17.1 parkeerplaatsen voor 128 woningen en 2 parkeerplaatsen voor 430 m^2 bvo dienstverlenend/maatschappelijk programma. Bij aanleg van extra fietsparkeerplaatsen kan de maximale korting van 8,5 autoparkeerplaatsen verkregen worden.
Bij inzet van drie deelauto's voor bewoners kan de maximale korting van 12,8 parkeerplaatsen verkregen worden. Voor de deelauto's moeten wel 3 extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Het parkeren dient in principe op eigen terrein te worden opgelost. Om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van de dienstverlenende en/of maatschappelijke functies en appartementen is gekozen voor een parkeervoorziening in de plint voor auto's. De parkeervoorziening in de plint wordt achter de functies op de begane grond (of eventueel split-level) en de eerste verdieping gesitueerd.

De totale behoefte aan autoparkeerplaatsen zonder korting bedraagt 85,4. Met een reductie van 35,4 parkeerplaatsen (toepassing van OV-korting (17,1 parkeerplaatsen), extra fietsparkeerplaatsen-korting (8,5 parkeerplaatsen) en deelauto-korting 9,8 parkeerplaatsen) is de nieuwe parkeerbehoefte 50 parkeerplaatsen.

In dit bouwplan is echter sprake van meerdere functies, waardoor conform artikel 5. van de Beleidsregeling Parkkeernormen Auto en Fiets sprake is van dubbelgebruik. Bewoners zijn immers overdag minder aanwezig, terwijl werknemers juist 's nachts niet aanwezig zijn.

In dit bouwplan is het maatgevend moment de werkdag avond, wanneer conform tabel 4.4 van Bijlage 4 van de Beleidsregeling Parkkeernormen Auto en Fiets parkeerders voor de woningen voor 90% aanwezig zijn en parkeerders voor de dienstverlening voor 5% aanwezig zijn.

Van de 50 parkeerplaatsen zijn er 41 nodig voor de woonfunctie, 6 voor de dienstverlening en 3 voor de deelauto's. Bij toepassing van de aanwezigheidspercentages kan de parkeereis verlaagd worden tot ((90% x 41)+(5% x 6)+(3)) 40 parkeerplaatsen.

In totaal worden inpandig 45 parkeerplaatsen voorzien, in de plint. Daarnaast wordt in de kelder voor toekomstige ontwikkelingen (2 plots aan de Valkeniersweide) voorzien in 21 extra parkeerplaatsen. Van deze parkeerplaatsen tellen 20 parkeerplaatsen derhalve niet mee in de parkeerbalans voor de voorgenomen ontwikkeling in het voorliggende plangebied. Met de bouw van 46 parkeerplaatsen wordt dus voldaan aan de gemeentelijke parkeereis.

Naast voldoende autoparkeergelegenheid wordt er in het nieuwe gebouw ook voldoende ruimte voor het bergen van fietsen voorzien. Er zijn 278 fietsparkeerplaatsen nodig. Er is voldoende ruimte om het benodigd aantal fietsen te kunnen stallen."

1.7 Verkeersdrukte bij de onderdoorgang

Reclamant vreest dat beperkte parkeergelegenheid in het appartementengebouw negatieve effecten zal hebben op de parkeerdruk in de omgeving. Hierdoor ontstaat het risico op opstoppingen in de omgeving van het zorghotel met name in de (onderdoorgang naar de) Cilinderstraat/Vliegwielpad. Reclamant is afhankelijk van deze aanrijroute voor de expeditie en de logistieke afhandeling. Uit de plantoelichting volgt dat er plannen zijn om (delen van) straten in het plangebied autoluw te maken. Op basis van de beschikbare informatie is voor reclamant niet duidelijk hoe deze ontwikkelingen op elkaar zouden (kunnen) ingrijpen.

Reactie:

Een goede afwikkeling van het verkeer heeft de aandacht bij de herontwikkeling van het totale Dynamoblok. Er wordt naar gestreefd om bij de ontwikkeling van Dynamoblok Fase 2 ook een onderdoorgang te realiseren die bijdraagt aan een goede doorstroming.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.8 Verkeersontsluiting beperkt door onderdoorgang en toekomstige plannen

In de toelichting van ontwikkelvisie Motorstraatgebied staat dat de Tandwielstraat autoluw wordt en de verbinding tussen de Cilinderstraat/Vliegwielpad en de Tandwielstraat wordt afgesloten. Om het Vliegwielpad bereikbaar te houden zal een onderdoorgang worden gemaakt onder het appartementengebouw tussen de Dynamostraat en de Cylinderstraat/Vliegwielpad. Uit de toelichting van het bestemmingsplan volgt niet hoe die onderdoorgang eruit zal zien. Voor reclamant is het onduidelijk of de dimensionering van de onderdoorgang voor afdoende is voor de distributie van goederen.

Reactie:

In het ontwerpbestemmingsplan is doormiddel van de 'specifieke bouwaanduiding – onderdoorgang' op de verbeelding en via regel 3.2.3 een onderdoorgang mogelijk gemaakt. We stellen voor om van de mogelijke onderdoorgang een verplichte onderdoorgang te maken met een hoogte van 4 meter en een breedte van 7.2 meter zodat de Cilinderstraat/het Vliegwielpad bereikbaar blijft.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de regels van het bestemmingsplan als volgt te wijzigen:
Onder artikel 3.1 een nieuw lid toe te voegen 'een onderdoorgang ten behoeve van verkeer ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang'.
Onder artikel 3.2.3 Specifiek de tekst te vervangen door 'Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang' dient bij het bouwen een onderdoorgang met een hoogte van minimaal 4 meter en een breedte van minimaal 7,2 meter vrijgehouden te worden.'

1.9 Verwachte hittestress als gevolg van verdere bebouwing
Uit de toelichting volgt dat het Motorstraatgebied gemiddeld hoog scoort op hittestress. Reclamant vreest dat de temperatuur op het dakterras als gevolg van het appartementencomplex verder zal stijgen. Met name de ramen aan de zuidwestzijde van het appartementencomplex, in combinatie met de reeds aanwezige hoge bebouwing ten zuidwesten van Intermezzo Zuid zullen in de zomer zonlicht reflecteren. In de toelichting staat dat 40% van het totale oppervlak warmtewerend wordt ingericht. Maar daar wordt niet geborgd.

Reactie:
In de Nota van Uitgangspunten is de wens geuit om 40% van het totale oppervlak van het gebouw warmtewerend in te richten. Aangezien dit niet al verplichtende voorwaarde is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten, is dit niet in de regels opgenomen.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.10 Vasthouden hemelwater
Het vasthouden van hemelwater is niet geborgd.

Reactie:
In het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat niet is ingegaan op het vasthouden van hemelwater.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting aan te passen.

Onder 5.8 Water het kopje 'wateroverlast' te wijzigen in 'Waterberging en – afvoer.
En de tekst daaronder aan te vullen met 'In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2025 Is een minimale eis voor waterberging bij nieuwbouw opgenomen. De minimale capaciteitseis om hemelwater op eigen terrein te bergen bij nieuwbouw is 50 millimeter. In de NvU voor het Dynamoblok is dit ook als uitgangspunt opgenomen. Voor de aansluiting op de riolering en de verwerking van hemelwater op eigen terrein zijn regels gesteld in de Verordening Beheer Ondergrond Rotterdam. Daarin is onder andere de minimale hemelwaterberging van 50 mm ten opzichte van het oppervlak van nieuw aan te brengen bouwwerken en terreinverharding bepaald. Met de benodigde waterberging is rekening gehouden in de uitwerking van de daktuin.'

1.11 Natuurinclusief bouwen
Maatregelen met betrekking tot natuurinclusief bouwen zijn niet in het bestemmingsplan geborgd.

Reactie:
Het is niet noodzakelijk om maatregelen tot natuurinclusief te bouwen in het bestemmingsplan op te nemen. Het bestemmingsplan staat de mogelijkheid om natuurinclusief te bouwen niet in de weg.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.12 Ecologische onderzoeken
Reclamant constateert dat de ecologische onderzoeken gedateerd zijn en verwijst naar een Raad van State uitspraak over de wijze waarom onderzoek dient te worden gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen. Reclamant vraagt zich af of de onderzoeken wel aan deze maatstaven voldoen.

Reactie:
Het ecologieonderzoek is drie jaar geldig en is op de juiste wijze uitgevoerd, dus het onderzoek uit 2022 is niet gedateerd.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.13 Stikstof
Reclamant constateert dat uitgangspunten uit het stikstofonderzoek niet in het bestemmingsplan zijn geborgd. Het ontwerp lijkt op dit punt onzorgvuldig onderbouwd.

Reactie:
In het stikstofonderzoek is uitgegaan van 128 woningen zoals is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Voor de voorzieningen in de plint is in de regels een maximum van 430 m^2 opgenomen in de regels. De aannames voor het stikstofonderzoek zijn dus in de regels geborgd.

Conclusie:
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.