Raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte
Subcommissie bestemmingsplannen op 20 juni 2023

Hoorzitting ontwerpbestemmingsplannen Waterside III, Langeweg Hoek van Holland en Max Euwekwartier fase 1/2a

---

Voorzitter	:	T. de Haan
Aanwezig	:	J. Verbeek (wijkraad Groot en Oud-IJsselmonde), M. Coenen, W. Poppe
Tevens aanwezig	:	E. Başoğlu (SP), G.G. van Dijk (ChristenUnie), D.J. van Dommelen (VVD), J.G. Rozema (Partij voor de Dieren), M. Verhoef (Leefbaar Rotterdam), P.J.H.D. Verkoelen (50Plus), H. Wempe (Volt)
Ambtelijke ondersteuning:		Y.M. Reijpers, M. Craenen
College van B&W:		--
Griffie	:	M.R.D. Binda (commissiegriffier), Z.Y. Carter (commissiesecretaris), N. Khodabaks (stagiaire griffie), DemiSec (notulist)

---

1. Opening hoorzitting

De voorzitter opent de openbare hoorzitting van de Subcommissie Bestemmingsplannen en heet de aanwezigen welkom.

Bericht van verhindering is ontvangen van commissieleden V.A. Bruin (Leefbaar Rotterdam), A. Kockelkoren (GroenLinks), M.M. Vlasblom (BIJ1).

Er is ambtelijke vertegenwoordiging van de wethouder aanwezig, waaraan de commissie technische vragen kan stellen.

2. Hoorzitting Waterside III

Reclamant 1:
De heer Verbeek namens wijkraad Groot en Oud-IJsselmonde betoogt dat de bewoners en de wijkraad van Groot en Oud-IJsselmonde veel verkeersoverlast verwachten van de bouw van het appartementencomplex Waterside III. Men is met name bezorgd over de ontsluiting op de Oostdijk. Een toegezegde vergroting van de ventweg acht men onvoldoende. In de huidige situatie staat de dijk tijdens spitsuren al vaak vast met verkeer. In mei 2021 heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden en werd geconcludeerd dat het onderzoek niet afdoende was. De aanleg van Feyenoord City en het verkeersaanbod van de Van Brienenoordbrug zouden namelijk ook in een onderzoek moeten worden meegenomen. De gebiedscommissie heeft echter niets meer gehoord over een vervolg op het verkeersonderzoek, hoewel het steeds drukker wordt.

Het openbaar vervoer zal na de bouw van de flat onvoldoende zijn, omdat er veel bewoners aan de Oostdijk bij komen. Ook is niet duidelijk of voorzieningen als winkels en huisartsenzorg in de plannen zijn meegenomen. Er wordt gevreesd voor grote parkeeroverlast, omdat bewoners vaak meer auto's hebben dan zij in de parkeergarage kwijt kunnen. Reclamant vraagt of de parkeernorm wordt toegepast, omdat het aantal parkeerplekken niet het aantal woningen dekt: op 176 appartementen worden er 145 inpandige parkeerplaatsen gerealiseerd.
Bewoners vrezen dat het dorpse karakter verdwijnt door de flat. Als participatie heeft de gemeente slechts twee informatieavonden georganiseerd, waarop alleen voorlichting werd gegeven. Reclamant vraagt zich af of dit voldoende is.
Voor Waterside II is een funderingsonderzoek ingesteld, maar dat is gebeurd voor slechts voor één zijde van de Bovenstraat. De funderingen zijn daarmee onvoldoende onderzocht, terwijl bekend is dat de meeste huizen aan die straat niet onderheid zijn. Door het zware bouwverkeer en het heien voor de flat, vreest men schade aan de funderingen.
De bewoners zijn niet tegen de bouw van de flat, maar zijn slechts deels meegenomen in het onderzoek naar schaduwoverlast. De wijkraad zou graag structureel ingelicht worden over het project, wat tot nu toe niet gebeurd is. Voor raads- of commissieleden, die willen weten hoe de locatie eruitziet, kan een rondleiding georganiseerd worden.

De heer Başoğlu vraagt wat voor openbaar vervoer er volgens reclamant nodig is in het gebied. Ook hoort hij graag hoe de bewonersavonden verlopen zijn en hoe de participatie volgens reclamant georganiseerd had moeten worden.

De heer Verhoef vraagt een nadere toelichting op het verkeersonderzoek uit 2021. Toen werd niet alleen gekeken naar de verkeersdruk, maar ook naar de verschillende typen verkeer.

Mevrouw Verkoelen vraagt in hoeverre de wijkraad betrokken is bij het proces. Ook vraagt ze of de bewoners vinden dat er extra ontsluitingen moeten komen.

De heer Van Dijk vraagt welke impact de wijkraad verwacht van de extra auto's die in de wijk geparkeerd moeten worden.

De heer Verbeek antwoordt dat er momenteel één bus rijdt. Hij verwacht dat er meer bussen gaan rijden. Nog beter zou het zijn als er een metro of tram wordt aangelegd, maar dat acht hij niet reëel. Meer buslijnen zouden op hun plaats zijn.
De bewonersavonden waren zeer roerig, heeft hij vernomen, doordat bewoners niet blij zijn met het initiatief.
Over het verkeersonderzoek zegt hij dat er veel verkeer uit Ridderkerk komt, dat er diverse bouwplannen in de omgeving zijn en ook andere wijken veel woon-werkverkeer opleveren. Het huidige verkeersaanbod is heel divers. Het verkeersonderzoek zou echter een vervolg krijgen, maar daarover hebben bewoners niets meer gehoord.
Een van de wijkraadsleden woont aan de Bovenstraat en hoort van veel omwonenden dat zij niet blij zijn met de plannen, vanwege het funderingsonderzoek.

De impact van het parkeren achten bewoners enorm. Er is nu al nauwelijks ruimte

en er komen te weinig inpandige parkeerplekken.
Reclamant is ook actief in het Waterschap Hollandse Delta. De Oostdijk is een beschermde dijk die niet veranderd mag worden. Het verbreden van de weg zal niet worden goedgekeurd door het waterschap. Hij adviseert daarom een nader onderzoek te doen naar de ontsluitingsmogelijkheden.

Vragen aan de ambtelijke ondersteuning
De heer Verhoef vraagt om het verkeersonderzoek aan het projectdossier toe te voegen. Hij vraagt of alle verkeersbewegingen in het ontsluitingsplan zijn meegenomen.

De heer Wempe vraagt naar de ervaring van de gemeente over het percentage auto's dat niet inpandig geparkeerd kan worden en waar de bewoners in deze situatie hun auto moeten parkeren.

De heer Van Dijk vraagt of het klopt dat de kopers van een appartement in Waterside III verplicht worden om een parkeerplek af te nemen en hoe het dan kan dat er minder parkeerplaatsen dan appartementen zijn. Ook hoort hij graag wat er gebeurt als er meer auto's dan parkeerplaatsen zijn.

De heer Başoğlu vraagt een toelichting op de bewonersavonden en eventuele andere participatieactiviteiten.

Mevrouw Verkoelen stelt dat de nieuwbouw om extra voorzieningen vraagt. Ze vraagt hoe dat wordt opgelost. Bij de bouw van Waterside II werden al problemen met de ontsluiting verwacht. Ze vraagt een reactie van de gemeente hierop.

Mevrouw Craenen zegt toe het verkeersonderzoek aan het dossier toe te voegen en rond te sturen. Ze kent zelf alleen de conclusie van het onderzoek. Die was dat de intensiteit van de Oostdijk de nieuwbouw aankan. Welke types verkeer in het onderzoek waren meegenomen, weet zij niet, maar dat zal duidelijk worden als het onderzoek wordt rondgestuurd.
Over het inpandig parkeren zegt zij dat de verhuurders de parkeerplaatsen zullen aanbieden aan de huurders. Niet iedereen zal een parkeerplaats willen huren. Het is niet duidelijk of huurders ook twee plaatsen kunnen afnemen. Met het plan voldoet de gemeente aan de parkeernorm.
De gemeente heeft een inloopavond georganiseerd bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Bij een dergelijke bijeenkomst wordt ruimte geboden aan bewoners om vragen te stellen over het bestemmingsplan, zodat omissies en onduidelijkheden besproken kunnen worden. Daarna kunnen bewoners een zienswijze indienen.

Mevrouw Reijpers voegt eraan toe dat er recent een bijeenkomst is geweest over de gezamenlijke buitenruimte van Waterside I, II en III. De opkomst was niet heel hoog, maar duidelijk was dat er onrust is over de bestemmingsplannen. In het planteam zit ook een gebiedsnetwerker, die voor alle vergaderingen wordt uitgenodigd. Ook is er een projectwebsite, waarop alle input teruggekoppeld wordt.
Als de parkeerplaatsen op zijn, komen mensen zonder auto in aanmerking voor de appartementen.

Mevrouw Craenen antwoordt nog dat het bestemmingsplan geen winkels of andere voorzieningen mogelijk maakt. Dat neemt niet weg dat deze wel elders gevestigd kunnen worden. Doordat er meer mensen in het gebied gaan wonen, wordt het een aantrekkelijkere locatie voor winkels of andere voorzieningen om zich te vestigen.

Mevrouw Verkoelen geeft aan dat ze vooral benieuwd was of er in het gebied ruimte is om voorzieningen te huisvesten.

Mevrouw Craenen antwoordt dat er in het project zelf geen ruimte voor is. Er is alleen ruimte voor horeca in de plint.

De heer Van Dijk vraagt of bewoners op straat mogen parkeren als alle inpandige parkeerplaatsen zijn vergeven.

Mevrouw Craenen zal dit uitzoeken en erop terugkomen.

Reclamant 2:
De heer Coenen is bewoner van de Bovenstraat en vraagt aandacht voor een van de punten uit zijn zienswijze, te weten het heien. Hij bewoont een huis van 230 jaar oud. Bij Waterside II ging men met heien over de normen heen. Dat zou hij graag voor Waterside III anders zien, om schade aan zijn woning te voorkomen. Reclamant hoort graag wat de gemeente hieraan gaat doen.
Daarnaast is er gesproken over het parkeerbeleid. Het aantal geplande parkeerplaatsen voldoet weliswaar aan de parkeernorm, maar past niet bij de locatie. Doordat het perceel grenst aan de Maas, de Van Brienenoordbrug en een dijk zijn er weinig mogelijkheden om rondom het complex te parkeren. De enige plek is in de Bovenstraat, terwijl die smalle straat nu al parkeerproblemen kent. Reclamant vraagt of de gemeente van plan is om betaald parkeren in te voeren in de wijk en of bewoners van Waterside II en III dan recht hebben op een parkeervergunning.

De heer Verhoef vraagt de woningen bij het heien voor Waterside II schade hebben opgelopen en zo ja, hoe het proces van de schadeafhandeling verliep.

De heer Van Dommelen vraagt of reclamant een mogelijke oplossing ziet om geen schade aan de woning op te lopen door het heien.

Mevrouw Verkoelen vraagt of de reclamant betaald parkeren in de wijk als oplossing ziet voor het huidige parkeerprobleem.

De heer Van Dijk vraagt naar de mate van parkeeroverlast in de huidige situatie.

De heer Coenen antwoordt dat door het heien voor Waterside II schade is ontstaan aan de woningen. Elke woning heeft scheuren, maar het is lastig te beoordelen of deze groter zijn geworden en wat het effect is op langere termijn. Bij hemzelf zijn de scheuren groter geworden door het heien. Hij en enkele buren hebben dan ook een vergoeding ontvangen. Deze vergoeding is bedoeld om de scheuren op te vullen, maar dat is slechts een optische oplossing.
Tijdens een voorlichtingsavond heeft reclamant aan de ontwikkelaar gevraagd naar het heien. Dit was niet strikt noodzakelijk, vertelde men, want er zijn ook andere

technische oplossingen. De gemeente zou op dat gebied eisen kunnen opleggen aan de bouwer of andere normen hanteren voor de omliggende, oude, woningen, zodat de bouwer meteen zijn werkzaamheden moet staken als er schade ontstaat. Bewoners hebben liever geen betaald parkeren in de wijk, maar zien het wel als een mogelijke oplossing voor het parkeerprobleem, mits de nieuwe bewoners geen vergunning krijgen. Voorwaarde is wel dat er wordt gehandhaafd op foutparkeren, want nu geeft de politie vaak aan dat ze niet handhaaft, vanwege het gebrek aan mogelijkheden om de auto goed te parkeren.

Vragen aan de ambtelijke ondersteuning
De heer Verhoef vraagt waar de bewoners van Waterside II en III moeten gaan parkeren, als zij geen plek hebben in de inpandige garage.

De heer Van Dommelen vraagt of de gemeente al heeft overwogen om niet te heien op de bouwlocatie.
In de beantwoording op de zienswijzen wordt gesteld dat er gebrek is aan openbaar vervoer, maar dat de woningbouwopgave en het versterken van de rivieroever belangrijkere criteria zijn. Hij vraagt hier een toelichting op.

Mevrouw Verkoelen begrijpt dat de gemeente graag woningbouw wil plegen op de locatie, maar ze heeft ook geconstateerd dat er bijzonder weinig voorzieningen in de buurt zijn. Ze hoort graag wat de gemeente gaat doen qua openbaar vervoer en of de gemeente maatwerk kan toepassen op het gebied van de parkeerdruk.

De heer Van Dijk vraagt of het mogelijk is om af te wijken van de parkeernorm, om maatwerk te leveren. Hij is ook benieuwd of uitgezocht kan worden of er een niet-handhaafbeleid bestaat voor delen van het gebied.

De heer Wempe vraagt of bewoners van Waterside III geen parkeervergunning kunnen krijgen om op straat te parkeren.

Mevrouw Craenen antwoordt dat er voor het parkeren niet gekeken is naar een overloop tussen Waterside II en III, omdat elk nieuwbouwproject moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Uiteraard is het mogelijk om af te wijken van de parkeernorm, maar dat heeft wel gevolgen voor de businesscase van het project. Aangenomen werd dat er in het gebied betaald parkeren wordt ingevoerd. Daar zijn echter geen plannen voor.
In de beantwoording van de zienswijze is uitgelegd dat een aantal beleidsuitgangspunten, zoals het versterken van woningbouw en het ontwikkelen van de rivieroevers, leiden tot grotere bouwprojecten. Dat heeft echter een grotere impact op de parkeerbehoefte.
Zij zal navragen of er een niet-handhaafbeleid wordt toegepast in de Bovenstraat en omgeving.

Mevrouw Reijpers antwoordt dat er wellicht zonder heien gebouwd kan worden. Dat is afhankelijk van de draagkracht van de grond. De ontwikkelaar zoekt dit momenteel uit. Als er wel geheid moet worden, gebeurt dit met trillingsarme heipalen.

Mevrouw Verkoelen stelt dat het niet alleen gaat om het bouwen van woningen,

omdat het project vrij geïsoleerd ligt. Er zullen ook extra voorzieningen, openbaar vervoer en/of extra parkeerplaatsen moeten komen. Ze vraagt of dit wordt meegenomen in dergelijke projecten.

De heer Verhoef begrijpt dat er in Oud-IJsselmonde nog geen sprake is van betaald parkeren. Hij vraagt daarom of bewoners van De Veranda een vergunning kunnen krijgen om op straat te parkeren.

Mevrouw Craenen weet niet of deze bewoners een parkeervergunning kunnen krijgen, maar zal het navragen en terugkoppelen. Extra voorzieningen en openbaar vervoer zijn zeker zaken waarover nagedacht wordt, maar het is een kwestie van vraag en aanbod.

Reclamant 4:
De heer W.J. Poppe betoogt dat de bouw van Waterside III grote impact heeft op zijn woonomgeving. Als betrokken bewoner heeft hij uitgebreid onderzoek gedaan naar diverse aspecten van het bestemmingsplan.
In de zienswijze heeft hij zijn zorgen geuit over de veiligheid en het waterbeheer bij buitendijks bouwen. De reactie van de gemeente daarop was zeer summier. Het rapport Overstromingsrisico als ruimtelijke opgave van het Ruimtelijk Planbureau heeft hij gebruikt als basis om aan te tonen dat Waterside III een zeer slecht plan is. Volgens het rapport leidt het tot verhoogd overstromingsrisico, waardoor Oud-IJsselmonde aanzienlijk meer risico loopt op watergerelateerde rampen. Ook kan er sprake zijn van een verstoring van de natuurlijke waterafvoer, wat leidt tot verhoogde waterdruk en schade kan opleveren aan de dijken en omliggende gebieden. Het rapport wijst ook op extremere weersomstandigheden als gevolg van klimaatverandering. Die vergroten het risico op overstroming. Reclamant roept de gemeente op om de conclusies uit het rapport serieus te nemen en mee te wegen in de advisering en besluitvorming.
Beweerd wordt dat Waterside III niet zou bijdragen aan het verslechteren van de luchtkwaliteit en dat daarom toetsing aan de wet niet nodig zou zijn. Door de toenemende verkeersintensiteit verwacht reclamant dat de luchtkwaliteit verslechtert. Bewoners zouden daarom graag een zorgvuldige beoordeling van de luchtkwaliteitseffecten zien.
Reclamant betoogt dat zijn uitzicht en privacy in het gedrang komen, doordat Waterside III op slechts 80 meter van zijn woning wordt gebouwd. Na het uiten van zijn zorgen hierover, heeft hij geen afdoende reactie gekregen. Men heeft geen enkel begrip voor de impact die dit plan heeft op de omwonenden. Reclamant roept de gemeente op om het welzijn en de kwaliteit van leven van omwonenden serieus te nemen en nauwlettend te onderzoeken.
Ook zijn zorgen over de toename van het verkeer door Waterside II en III heeft reclamant geuit bij de gemeente. Hij heeft onderzoek gedaan naar geluid en verkeer en verzoekt de gemeente om de conclusies te erkennen en te toetsen.

De heer Van Dommelen vraagt welke afstand voor reclamant voldoende zou zijn om voldoende privacy te behouden.

De heer Rozema hoe de lucht- en geluidkwaliteit in de huidige situatie is.

De heer Wempe vraagt of reclamant heeft deelgenomen aan het participatietraject

en zo ja, of hij het idee had dat er ruimte was om zijn zorgen over de milieueffecten te uiten.

De heer Poppe antwoordt dat hij liefst zou zien dat er helemaal niet gebouwd wordt langs de dijk, met als belangrijkste argument dat buitendijks bouwen veel nadelige consequenties heeft. Voor het behoud van zijn privacy en woongenot zou hij liever zien dat er kleinschaliger bebouwing komt. Door Waterside II heeft hij al veel minder uitzicht, terwijl hij helemaal niet is meegenomen in het participatietraject.
In de huidige situatie hebben bewoners wisselend last van het verkeer op de A16. Afhankelijk van de windrichting en de weersomstandigheden ervaart hij geluidsoverlast.

Vragen aan de ambtelijke ondersteuning
De heer Rozema vraagt of er een advies is van Rijkswaterstaat over het ideale uitgiftepeil. Verder vroeg hij zich af of er een cumulatieve berekening van de luchtkwaliteit is uitgevoerd, waarbij de emissies van de A16 zijn opgeteld bij emissies op lokaal niveau.

De heer Van Dijk vraagt ook of inzichtelijk is wat het effect op de luchtkwaliteit is in relatie tot de A16.

De heer Wempe vraagt hoe omwonenden zijn benaderd om deel te nemen aan het participatietraject.

Mevrouw Craenen antwoordt dat Rijkswaterstaat standaard wordt gevraagd om te adviseren over bestemmingsplannen, maar dat er geen advies is gekomen.
Voor een dergelijk project is het niet verplicht om de luchtkwaliteit te berekenen. Wel wordt jaarlijks gemonitord waar er overschrijdingen zijn en wat de luchtkwaliteit langs bepaalde wegen is. Die rapportage kan ze overleggen.
Bij een bestemmingsplanprocedure hoort altijd een informatieavond. Dat is een vorm van participeren, maar het is geen meedenken en -beslissen. Via een advertentie in de Havenloods worden omwonenden uitgenodigd.

Mevrouw Reijpers voegt eraan toe dat voor het IP wel bewoners persoonlijk zijn uitgenodigd en zij had begrepen dat dit voor Waterside III ook was gedaan door de ontwikkelaar. Bovendien was de gebiedsnetwerker op de hoogte van de ontwikkelingen.

2.1. Advisering zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Waterside III

De voorzitter concludeert dat het advies op de zienswijze wordt aangehouden en het bestemmingsplan geheel wordt doorgeleid naar de commissie BWB op 23 augustus 2023.

Voor die tijd worden aan de commissie toegestuurd:
- Verkeersonderzoek(en), GGD-advies en de monitoringsrapportage effecten omringende wegen op luchtkwaliteit in Rotterdam;
- Nadere toelichting op een hypothetische vraag of betaald parkeren in de Bovenstraat een optie is;
- Toelichting hoe inpandig parkeren bij De Veranda is geregeld.

Hoorzitting ontwerpbestemmingsplannen Waterside III, Langeweg Hoek van Holland en Max Euwekwartier fase 1/2a

3. Hoorzitting Langeweg Hoek van Holland

De voorzitter meldt dat zich geen reclamanten hebben aangemeld. De commissieleden hebben aangegeven dat zij geen vragen hebben aan de ambtelijke ondersteuning. De heer Van Dijk heeft echter wel het woord gevraagd.

De heer Van Dijk was het opgevallen dat het Havenbedrijf voor de tweede keer aangeeft niet op de hoogte te zijn van ontwikkelingen die de haven aangaan, terwijl de gemeente reageert dat ze het Regionale Afsprakenkader wel heeft gehanteerd. Hij vraagt schriftelijke opheldering hierover van de wethouder.

De heer Rozema zou het ontwerpbestemmingsplan Langeweg in de commissie willen bespreken, omdat de ontwikkeling in Natura 2000-gebied plaatsvindt. Hij heeft vragen over de stikstofberekening en over de wenselijkheid van bebouwing aan de rand van een Natura 2000-gebied.

3.1. Advisering zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Langeweg Hoek van Holland

Reclamant 1	1.1 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie wil dit punt bespreken in de commissievergadering. 1.2, 1.4, 1.5 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie gaat akkoord. 1.3, 1.6 Collegevoorstel: gegrond. De commissie gaat akkoord.
Reclamant 2	2.1 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie wil dit punt bespreken in de commissievergadering. 2.3, 2.4 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie gaat akkoord. 2.2, 2.5 Collegevoorstel: gegrond. De commissie gaat akkoord.
Reclamant 3	3.1, 3.2, 3.3, 3.4 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie gaat akkoord.
Reclamant 4	4.1 Collegevoorstel: ongegrond. De commissie wil dit punt bespreken in de commissievergadering.
Reclamant 5	5.1 Collegevoorstel: voor kennisgeving aannemen. De commissie gaat akkoord.

De voorzitter concludeert dat het advies op de zienswijzen en het bestemmingsplan zelf als bespreekstuk wordt doorgeleid naar de commissie BWB op 23 augustus 2023.

Voor 8 augustus 2023 wordt de wethouder verzocht om via een brief:
- Met toelichting over gecumuleerde stikstofdepositiewaarden t.o.v. situering van Natura2000-gebied Roomse duin;
- Voor verduidelijking van de RAK procedure;
- Om de koopwoningen zoveel mogelijk gedifferentieerd op te nemen in het

raadsvoorstel (net als huurwoningen) en dit ook toe te passen bij toekomstige bestemmingsplannen.

4. Hoorzitting ontwerpbestemmingsplan Max Euwekwartier fase 1/2a

De voorzitter meldt dat de commissie vorige week een brief heeft ontvangen met een reactie op de nagekomen brief van Bewonersvereniging Kralingen-Oost, een reactie van de wethouder hierop wordt aan de commissie toegezonden.
Er heeft zich niemand gemeld voor de hoorzitting.

4.1. Advisering zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Max Euwekwartier fase 1/2a

Reclamant 1 1.1 Collegevoorstel: gegrond.
De commissie gaat akkoord.

De voorzitter concludeert dat het advies op de zienswijze wordt doorgeleid naar de commissie BWB op 28 juni 2023 ter besluitvorming in de gemeenteraadsvergadering van 6 juli 2023.

5. Sluiting hoorzitting

De voorzitter sluit de hoorzitting.

20 juni 2023 subcommissie Bestemmingsplannen
Wijkraad Groot en Oud IJsselmonde

PUNTEN VOOR INSPREKEN WATERSIDE III.

1. De wijkraad spreekt in eerste instantie in, namens de bewoners en daarna namens de wijkraad.

2. De bewoners denken dat na de bouw van deze flat Waterside drie, er veel verkeersoverlast zal zijn. Dit name voor de ontsluiting op de Oostdijk. Een toegezegde vergroting van een ventweg is niet voldoende. Tijdens de spits staat deze dijk meermalig vast van het verkeer.

3. Voor de gebiedscommissie is er in het verleden, in mei 2021 een verkeersonderzoek geweest. Er werd geconcludeerd dat dit verkeersonderzoek in verhouding met de rest van de omgeving in de buurt van de van Brienenoordbrug en in grote delen van IJsselmonde niet afdoende was. Denk daarbij bijvoorbeeld bij de aanleg Feijenoord city en het verkeersaanbod bij die brug. Het verkeersonderzoek was daarmee tijdens de Coronaperiode afgenomen. Daarna heeft de toenmalige gebiedscommissie niets meer gehoord over een verkeersonderzoek.

4. Het openbaar vervoer zal na de bouw van deze grote flat voor deze Oostdijk onvoldoende zijn. Dit vanwege het grote aantal bewoners aan die Oostdijk.

5. Wat zullen de voorzieningen, zoals winkels, apotheker, maar ook een huisarts op die locatie zijn?

6. Er wordt gevreesd voor grote parkeeroverlast, omdat de bewoners vaak meer dan een auto hebben. Inpandig parkeren is dan niet meer afdoende, omdat dit maar voor een auto per huishouden geldt. Is hier de Rotterdamse parkeer norm van toepassing want het aantal parkeerplekken dekt namelijk niet het aantal woningen. Het zijn 176 appartementen en 145 parkeerplaatsen.

7. Vanuit de bewoners wordt de zorg geuit dat het dorpse karakter verdwijnt bij het aanzicht van een grote flat.

8. Als participatie zijn er slechts twee bewonersavonden geweest waarbij alleen voorlichting werd gegeven.

9. Voor Waterside twee werd beloofd om een funderingsonderzoek in te stellen. Hier is toen slechts voor een zijde van de Bovenstraat dit onderzoek ingesteld. Die funderingen zijn daardoor onvoldoende onderzocht. Hier werd later de verbazing over uitgesproken, omdat de meeste huizen aan die straat niet zijn onderheid. Dit laatste geldt ook voor het verkeer, maar zeker voor het bouwverkeer en het heien voor die flat.

10. De bewoners zijn niet tegen het bouwen van grote flats, maar zijn maar deels meegenomen in een onderzoek over schaduwoverlast van deze grote flat.

11. Graag zou de wijkraad van IJsselmonde in hun wijkraad voorlichting over dit project willen hebben. Als wijkraad zijn wij hier niet in meegenomen.

Inspreekbijdrage reclamant 2 Waterside III

Hoorzitting 20-6-2023

Heijen

De wijk Oud-Ijsselmonde is een stukje beschermd stadsgezicht met monumentale panden. Ik zelf woon in een woning van +/-220 jaar oud. Tijdens de bouw van Waterside II hebben we veel last ondervonden tijdens het heijen en zijn ook de normen overschreden, waarbij normen niet gericht zijn op deze oude huizen. De huizen zijn niet onderheid, waardoor trillingen meer doorkomen en dus meer schade veroorzaken. Tijdens bouw Waterside II is er ook schade ontstaan of verergerd aan diverse woningen, waarbij een vergoeding is uitgekeerd door de bouwer. Echter zijn deze vergoedingen voor het optisch opknappen, echte structurele schades niet zeer moeilijk vast te stellen en daarbij het effect op langer termijn.

Voor waterside III zijn er oplossingen zonder te heijen, echter zijn duurder. Belangrijk is dat de gemeente deze opdraagt/verplicht in de vergunning als Waterside III gebouwd moet gaan worden.

Parkeren/ Verkeer

Momenteel ondervinden we in de Bovenstraat vaak parkeerhinder, dagelijks staan auto's buiten de vakken waar een parkeerverbod geld. Omdat de straat zeer smal is en niet ontworpen is voor auto's, zijn er maar beperkt parkeer plaatsen. Parkeer problemen worden versterkt door de horeca (koetshuis / gouden leeuw) en Kuip/Veranda in de omgeving. Ik heb eenmaal de politie gevraagd (toen zij aanwezig waren in de straat) hoe zij hier mee omgaan, zij melden toen dat ze enkel handhaven als de straat volledig geblokkeerd word, want immers moet de gemeente ook voorzieningen geven om te parkeren. Vraag werd tijdens de zitting gesteld aan de gemeente om dit te verifiëren.

De gemeente schuilt zich achter de zoals Mvr. Craenen noemde "Parkeereis", echter is dit geen eis maar een norm of richtlijn waar juist de gemeente de plicht heeft om te zorgen voor een goed leefklimaat waarbij de norm een richtlijn van een gemiddelde aangeeft.

De locatie Waterside III is een apart stukje rotterdam m.b.t. parkeren en verkeerswegen, welke aan de noordzijde word opgesloten door de maas, aan de west zijde door de Brienenoord brug inclusief industrie terrein en aan de zuid zijde door de dijk thv de Bovenstraat, waardoor enkel parkeren op het ijsselmondsehoofd, bovenstraat of waterside II mogelijk is.

Daarnaast is dit een van de laatste stukjes waar geen betaald parkeren (buiten de ring) is of nu word ingevoerd, hierdoor zullen mensen met meerdere auto's deze juist op straat gaan parkeren.

De gemeente moet hier niet kijken naar de norm maar naar de situatie.

En tevens mocht waterside III gebouwd gaan worden, zal de gemeente plannen moeten hebben om betaald parkeren in te voeren, waarbij de bewoners van zowel Waterside II als III geen recht hebben op een parkeer vergunning zoals in andere wijken in rotterdam. Dit vond de gemeente een hypothetische vraag, waarbij zij niet wilde antwoorden. Dhr Verhoef vroeg toen aan Mvr Craenen of zij kon aangeven hoe dit momenteel op de veranda is geregeld.

Openbaarvervoer is zeer slecht op deze locatie, reistijd naar centraal station is 47min met diverse overstappen, waarbij fietsen sneller is (31min) zelfs op deze lange afstand van 9km.

Metro's en Tram's zijn niet aanwezig en 1 bus rijd over de Oostdijk.

Juist deze locatie, waar slecht openbaar vervoer is, directe korte aansluiting op de A16, geen betaald parkeren, en geen lokale voorzieningen (winkels, supermarkt, arts, apotheker) zal juist mensen gaan aantrekken met auto's en of meerdere auto's.

Bovenstaande bezwaren gelden naast parkeren ook voor de verwachte verkeersdrukte.

PELS RIJCKEN

Notitie

voor [redacted]
van [redacted]
datum 18 augustus 2021
inzake Project Waterside II en III - schenking en erfdienstbaarheden
zaaknr 31007922

---

1 Verzoek

1.1 Bij verzoek van 3 mei jl. verzocht de gemeente Rotterdam ("Gemeente") Pels Rijcken om te beoordelen of de inhoud van een schenkingsakte van 1900 (Bijlage 1) de door de Gemeente beoogde bebouwing (woningen) op de locatie bedoeld voor Project Waterside II en Waterside III in de weg staat.

1.2 Per e-mail van 18 mei jl. gaven wij reeds een voorlopige update van onze bevindingen, onder voorbehoud van de ontvangst en juridische analyse van de resultaten van de door het Kadaster verrichte erfdienstbaarhedenonderzoeken en (opwaartse) filiaties van de in de schenkingsakte genoemde percelen. Op 14 juni jl. zijn de bevindingen ten aanzien van Waterside II gedeeld.

1.3 Inmiddels hebben wij de resultaten van alle hiervoor bedoelde onderzoeken van het Kadaster ontvangen en geanalyseerd. Dit leidt tot de volgende conclusie met betrekking tot Waterside II en Waterside III.

2 Locatie Project Waterside II en Waterside III

2.1 Het Project Waterside II heeft betrekking op de locatie aan de Oostdijk te Rotterdam, zoals schetsmatig met roze en blauw weergegeven op de afbeelding 1 ("Locatie II"):

Alle werkzaamheden worden verricht op grond van een overeenkomst van opdracht met de naamloze vennootschap Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het Handelsregister onder nr. 27283716. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie rechtbank Den Haag onder nr. 36/2020. Daarin is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen. De algemene voorwaarden worden op verzoek toegezonden of zijn te raadplegen op www.pelsrijcken.nl. Kwaliteitsrekening notariaat 21.30.13.495

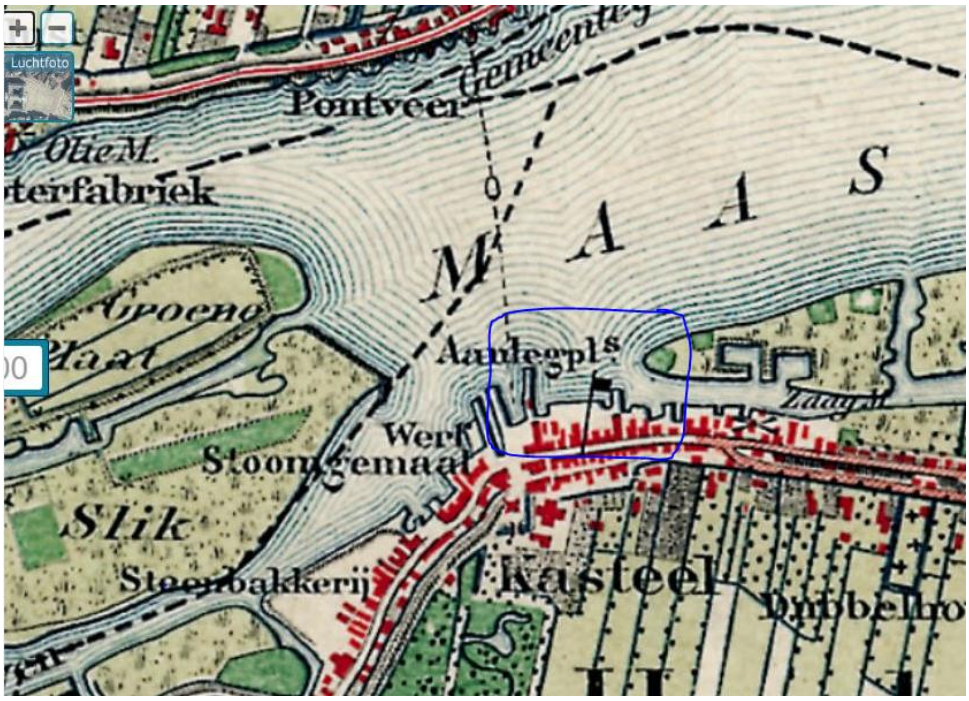
Afbeelding 1

2.2 De Locatie II omvat de percelen kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 5244, 6636 (gedeeltelijk) en 5132 (gedeeltelijk). Uit de eigendomsinformatie van het Kadaster blijkt dat op dit moment geen van genoemde percelen in eigendom toebehoort aan de gemeente Rotterdam.

2.3 Het Project Waterside III heeft betrekking op de locatie aan de Oostdijk te Rotterdam, zoals schetsmatig met gele kleur weergegeven op Afbeelding 1 ("Locatie III"):

2.4 De Locatie III omvat de percelen kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 6635, 4650 en 5263 (gedeeltelijk). Uit de eigendomsinformatie van het Kadaster blijkt dat op dit moment geen van genoemde percelen in eigendom toebehoort aan de gemeente Rotterdam.

2.5 Ten tijde van de schenking in 1900 was de situatie ter plaatse als weergegeven op Afbeelding 2.



Afbeelding 2

3 Schenking, erfdienstbaarheden

3.1 In de schenkingsakte van 1900 ("Akte") zijn aan de gemeente Rotterdam - onder belasting met na te melden erfdienstbaarheid - geschonken de percelen, destijds kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 135 (water), 136 (veerdam, met brug en brughoofd), 137 (erf), 138 (huis, schuur) en 139 (huis) (hierna tezamen: "Dienende erven").

3.2 De Dienende erven zijn blijkens de Akte belast met *erfdienstbaarheden* teneinde te allen tijde onbelemmerd te blijven (m.u.v. de jaarmarkt), geheel bestemd te blijven voor de openbare dienst, nimmer mogen worden bebouwd, steeds geheel open terrein moeten blijven zonder ooit als stapel-/bergplaats te gebruiken ("Erfdienstbaarheid").

3.3 De Erfdienstbaarheid is blijkens de Akte gevestigd ten behoeve van de percelen destijds kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 522 (kasteel), 621 (dijk), 623 (huis en erf), 624 (huis en erf) en 625 (huis en erf) (hierna tezamen: "Heersende erven").

3.4 Uit de (opwaartse) filiatie door het Kadaster van elk van de Dienende erven en de daarbij behorende hulpkaarten (Bijlage 2) blijkt dat de Dienende erven zijn overgegaan in de percelen thans kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D,

nummers 5262 en 5263. Deze percelen zijn hierna op Afbeelding 3 met een groene kleur aangeduid.

Afbeelding 3

3.5 Van de Heersende erven bestaan de kadastrale percelen met nummers 623, 624 en 625 thans nog.

3.6 Uit de (opwaartse) filiatie door het Kadaster met betrekking tot het tot de Heersende erven behorende perceel met (destijds) nummer 522 (Bijlage 3) blijkt dat dit perceel is overgegaan in de percelen thans kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 3762, 4471, 3764, 3760 en 6876.

3.7 Uit de (opwaartse) filiatie door het Kadaster met betrekking tot het tot de Heersende erven behorende perceel met (destijds) nummer 621 (Bijlage 4) blijkt dat dit perceel is overgegaan in de percelen thans kadastraal bekend gemeente IJsselmonde, sectie D, nummers 4471 en 4470.

3.8 Een gedeelte van de Heersende erven is hierna op Afbeelding 4 met diverse kleuren aangeduid. De Dienende ervan zijn eveneens zichtbaar.

Afbeelding 4

3.9 Op basis van de van het Kadaster verkregen informatie staat de Erfdienstbaarheid uitsluitend in de weg aan bebouwing op het van Locatie III deel uitmakende perceel 5263 (gedeeltelijk), zoals op Afbeelding 1 met geel is aangegeven (ervan uitgaande dat de bouwvlakken op Afbeelding 1 scheef zijn geprojecteerd en feitelijk binnen kadastrale grenzen blijven). Dit raakt de Locatie II (op Afbeelding 1 met blauw en roze aangeduid) niet.

3.10 Niet nader onderzocht is of de Erfdienstbaarheid rechtsgeldig is gevestigd, noch of de Erfdienstbaarheid in de loop van de jaren teniet is gegaan (bijvoorbeeld door vermenging, als gevolg van de verkrijging van zowel de Heersende erven als de Dienende erven door dezelfde eigenaar, danwel door afstand). Wij verwijzen terzake

nog naar de resultaten van de erfdienstbaarhedenonderzoeken als hierna onder 4 vermeld.

4 Erfdienstbaarhedenonderzoeken

4.1 Uit de resultaten van de erfdienstbaarhedenonderzoeken met betrekking tot de Locatie II en omliggende percelen door het Kadaster, welke alle zijn aangehecht (bijlage 5), blijkt het volgende.

4.2 Erfdienstbaarheden ten laste van de Locatie II.

4.2.1 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot perceel met nummer **5244** (op Afbeelding 1 met roze kleur aangeduid), bestaan ten laste van dit perceel geen erfdienstbaarheden.

4.2.2 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot perceel met nummer **5132** (op Afbeelding 1 met blauwe en roze kleur aangeduid), bestaan ten laste van dit perceel geen erfdienstbaarheden.

4.2.3 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot perceel met nummer **6636** (gedeeltelijk) (op Afbeelding 1 met blauwe kleur aangeduid), bestaan ten laste van dit perceel geen erfdienstbaarheden. Uit de op de eigendomsinformatie genoemde aankomsttitels blijkt ook niet van enige erfdienstbaarheid of andere bijzondere bepaling.

4.3 Erfdienstbaarheden met betrekking tot de Locatie III.

4.3.1 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot het - tot de Dienende erven behorende - perceel met nummer **5263** is het perceel belast met (twee) erfdienstbaarheden van uitweg naar de Oostdijk.
De in de akte van 27 juni 2000 (deel 20221 nummer 36) genoemde heersende erven (ten behoeve waarvan de erfdienstbaarheid is gevestigd, thans met nummers 5262, 6122, 6638 - alle in eigendom toebehorende aan de Gemeente - en 6698) zijn gelegen ten zuiden van de Oostdijk. Ik beschik echter niet over de aan de betreffende akte gehechte situatietekening waarop de erfdienstbaarheid is aangeduid (is niet ingeschreven in de openbare registers). Bij de verkrijging van het betreffende gedeelte van perceel 5263, komen zowel een gedeelte van het dienende erf als een gedeelte van de heersende erven in eigendom van de Gemeente en zal de erfdienstbaarheid voor dat gedeelte in beginsel teniet gaan. Aangezien de eigenaar van het perceel 6698 nog belang blijft houden bij de erfdienstbaarheid, zal de erfdienstbaarheid voor het betreffende gedeelte van de heersende erven (perceel met nummer 6698) evenwel onverminderd van kracht blijven.
Het in de akte van 28 augustus 1957 (deel 3187 nummer 94) als heersend erf

genoemde perceel met nummer 2668 (ten behoeve waarvan de erfdienstbaarheid is gevestigd) is vervallen en is blijkens de (opwaartse) filiatie van het Kadaster overgegaan in de percelen met nummers 4650, 6635 en 6636. Bij de verkrijging van de betreffende gedeelten van de Locatie II en Locatie III, komen zowel het dienende erf als het heersende erf gedeeltelijk in eigendom van de Gemeente en zal de erfdienstbaarheid voor dat gedeelte in beginsel teniet gaan. Voor het resterende gedeelte van het heersende erf (perceel met nummer 6636) zal de eigenaar nog een belang bij de erfdienstbaarheid hebben en zal de erfdienstbaarheid onverminderd van kracht blijven.

4.3.2 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot het tot de Locatie III behorende perceel met nummer **6635** is het perceel belast met onder meer een erfdienstbaarheid van weg ten behoeve van het (gedeeltelijk) tot de Locatie II behorende perceel met nummer 6636 (op Afbeelding 1 met blauwe kleur aangeduid), gevestigd in genoemde akte van 3 januari 2013, ingeschreven op 4 januari 2013 in deel 62438 nummer 148. Uit de akte kan niet duidelijk worden afgeleid op welk gedeelte van het genoemde perceel 6636 de erfdienstbaarheid betrekking heeft, dit zal uit de feitelijke omstandigheden moeten blijken. Bij de verkrijging van het betreffende gedeelte van de Locatie II, komt zowel het dienende erf als het heersende erf gedeeltelijk in eigendom van de Gemeente en zal de erfdienstbaarheid voor dat gedeelte teniet gaan. Voor het resterende gedeelte van het perceel met nummer 6636 zal de erfdienstbaarheid evenwel onverminderd van kracht blijven.

De in bedoeld resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek genoemde erfdienstbaarheid uit de akte van 31 oktober 1990 (deel 11265 nummer 57) is blijkens de latere akte van 3 januari 2013 (deel 62438 nummer 148) door vermenging teniet gegaan. Dit geldt ook voor het hierna onder 4.3.3 vermelde perceel met nummer 4650.

4.3.3 Blijkens het resultaat van het erfdienstbaarhedenonderzoek met betrekking tot het perceel **4650**, dat eveneens deel uitmaakt van de Locatie III, is het perceel belast met een erfdienstbaarheid van weg om te kunnen komen en gaan vanaf de openbare weg naar het op een gedeelte van het perceel gevestigde opstalrecht ten behoeve van een installatie voor Individuele Behandeling van Afvalwater (IBA). In hoeverre sprake is van een belemmering voor de beoogde bebouwing zal moeten blijken uit de feitelijke situatie ter plaatse.

Rotterdam, 11-06-2023

Reactie op de reacties en voorstellen naar aanleiding van mijn zienswijzen

1.1 Sluipverkeer en parkeerdruk
Het onderzoek naar de doorstroming van het verkeer op de Oostdijk is uitgevoerd in de periode tijdens Corona, toen er sprake was van thuis werken. Het was toen erg rustig op de dijk. Nu is de situatie weer "normaal", wat betekent dat we vaker wel dan niet vaststaan in de richting van de A 16. Een eigen afslagstrook voor Waterside III, doet niets af aan het vele woon-werkverkeer wat over de Oostdijk moet.

1.2 Verdwijnen Oud-IJsselmonde
Een kennis van mij woont tegenover het IJsselmondse hoofd (achter café de Gouden Leeuw). Hij mocht geen aanbouw plaatsen, omdat dat niet paste in het beeld van Oud-IJsselmonde. Nauwelijks 15 meter verder komt de enorme woontoren van Waterside III. Het is wel wrang dat hij straks tegen deze enorm hoog en modern bouwwerk aankijkt, terwijl hij zelf geen aanbouw mocht plaatsen. Daarnaast komt de woontoren vlak voor Oud-IJsselmonde te staan en verstoort dit wel degelijk het oude dorpsgezicht.

2.1 Heien
Dat Oud-IJsselmonde geen beschermd stadgezicht is en de projectontwikkelaar aansprakelijk is voor de geleden schade, doet niets af aan het feit dat heel veel huiseigenaren in Oud-IJsselmonde nu al schade zien aan hun woning, als gevolg van het heien.

2.2 Betaald parkeren
In onze wijk is 's avonds na 18.00 uur geen parkeerplaats meer te vinden. Veel mensen parkeren daarom op de stoep, maar ook wordt er geparkeerd in de wat verder weg liggende straten, waar straks het betaald parkeren wordt ingevoerd. Andersom is dit dus ook mogelijk.

2.3 Impact verkeer en parkeren
Hierover is onder punt 1.1 al wat toegelicht.
Daaraan wil ik graag het volgende nog toevoegen:

Wij hebben niet te maken met modellen, maar met verkeersdrukte, die we elke dag ervaren (vanuit Bolnes, Beverwaard en Oud-IJsselmonde). Doordat we nu al zoveel verkeersdruk ervaren, kan verwacht worden dat dat in de toekomst met de bouw van Waterside II en III alleen maar meer zal worden. Waar zijn die modellen op gebaseerd? En hoe valide en betrouwbaar zijn deze?

2.4 Parkeerbehoefte
In het verleden werd misschien wel voldaan aan de parkeernorm in de wijk. Dat sommige huishoudens met opgroeiende kinderen vier auto's voor de deur hebben staan, is iets waar wellicht de parkeernorm geen rekening mee kan houden. Echter vallen er steeds meer reguliere parkeerplaatsen af door de komst van invalidenparkeerplaatsen en laadpalen voor elektrische auto's. Hierdoor wordt niet meer voldaan aan de parkeernorm. Het realiseren van parkeerplaatsen onder de van Brienenoordbrug wordt genoemd als te ver weg van Waterside III.
Echter wordt wel verwacht dat bewoners uit de wijk (die gebruik willen maken van het OV) een stuk moeten lopen of fietsen, om van meer dan alleen lijn 140 gebruik te kunnen maken.

2.5 Openbaar vervoer
Zoals ik onder punt 2.4 al aangaf, komt alleen buslijn 140 op de Oostdijk. Andere vervoersmogelijkheden en bestemmingen liggen niet in de buurt. Er wordt gesteld dat naast Waterside III een halte van de watertaxi is. Dit is echter een dure optie voor openbaar vervoer. Als u de prijs van de watertaxi gelijk maakt aan die van het openbaar vervoer, dan stap ik in de watertaxi.

2.6 Sluipverkeer
Deze is reeds onder 1.1 beantwoord.

3.1 Verkeersoverlast
Deze is reeds onder 2.3 beantwoord. Doordat de Oostdijk vrij smal is en er niet ingehaald kan worden, stroopt het verkeer op en wordt toch steeds vaker sluipverkeer op de Bovenstraat waargenomen.

3.2 Erfdienstbaarheid
In de stukken, die ik van het archief van IJsselmonde heb ontvangen betreffende Bichon van IJsselmonde, wordt duidelijk aangegeven dat het hele stuk van het IJsselmondse hoofd niet bebouwd mag worden. Dus ook het stuk, waar Waterside III gepland staat, moet onbebouwd blijven.

3.3 Parkeeroverlast en 3.4 parkeernood
Deze zijn reeds onder 2.4 beantwoord.

3.5 Fast Ferry
Het realiseren van een aanlegplaats voor de Fast Ferry is destijds afgeketst, omdat er niet genoeg ruimte voor parkeerplaatsen zou zijn. Dat er nu parkeerplaatsen onder Waterside III komen, doet niks af aan het feit dat er nu wel genoeg ruimte is voor het bouwen van een woontoren.

3.6 Schaduwwerking
In het afwegingskader wordt alleen rekening gehouden met de periode 21 maart tot en met 21 september. Wij genieten altijd nog graag van de zon op ons balkon in de periode na 21 september, namelijk tot en met oktober. Het is vervelend te moeten lezen dat de gemeenteraad blijkbaar van mening is dat de zon na 21 september geen toegevoegde waarde meer heeft en wij dus niet meer kunnen genieten van het najaarszonnetje.

3.7 Oud-IJsselmonde
Er liggen wel degelijk al jaren stukken terrein braak in Oud-IJsselmonde (bijvoorbeeld aan de Tristanweg en aan het begin van het park in de Beverwaard, naast de judoschool). Hier wordt niks mee gedaan, waarschijnlijk omdat die voor een projectontwikkelaar minder interessant is dan een kavel aan het water.

3.8 Woningnood
Er wordt alleen maar in het duurdere segment gebouwd, dus ik begrijp niet goed waarom er dan toch staat dat het hoge en topsegment ondervertegenwoordigd is.

3.9 Hoogte
Hoe is het mogelijk dat een bestemmingsplan, dat wordt gepresenteerd en waarin staat dat Waterside III niet hoger mag worden dan 9 meter, daarna mag worden aangepast en vele malen hoger mag worden. Welke geldigheid heeft een bestemmingsplan als dit na bekendmaking en presentatie nog kan worden aangepast?

3.10 Heien
Deze is onder 2.1 beantwoord.

3.11 Participatie
Door mij zijn ruim honderd handtekeningen in de wijk opgehaald. Er is ook actief geparticipeerd in bijeenkomsten over de komst van Waterside III. Ik heb veel mensen gesproken en niemand heeft bij mij aangegeven dat zijn of haar wens gehonoreerd is m.b.t. de bouw van Waterside III. Ik vond het schrijnend te merken dat ook veel bewoners uit de wijk geen handtekening meer wilden plaatsen en als uitleg gaven dat de gemeente toch niet luistert en de plannen doorzet.

De overige punten uit de zienswijzen zijn van andere reclamanten en komen veelal op hetzelfde neer als het hierboven beschrevene. Wel zou ik graag nog op twee punten willen reageren:

4.3 Buitendijks bouwen
Het perceel, waar Waterside III gepland staat, is in het verleden bij hoog water regelmatig ondergelopen. De stroming is daar sterk, omdat er een bocht ligt, waar ook de aansluiting naar het Zuiddiepje ligt.

4.5 Fijnstof
Aan de westkant van de van Brienenoordbrug staan meerdere huizen leeg. De bewoners hebben hun huis moeten verlaten, omdat er daar teveel fijnstof in de lucht zou zijn. Nu komt aan de oostkant op dezelfde afstand een woontoren te staan. Op mijn eerdere opmerking hierover tegen de gemeente, kreeg ik als reactie dat daar rekening mee was gehouden en Waterside III goed geïsoleerd wordt. Ik neem aan dat de bewoners ook weleens hun raam willen opendoen.

Als laatste nog de toevoeging dat ik snap dat niet alle wensen van de bewoners gehonoreerd kunnen worden. Maar dit is wel het andere uiterste. Er is met geen één wens rekening gehouden. De bewoners uit de wijk hebben getracht met de gemeente tot een compromis te komen, maar er is geen compromis gesloten. Alle bezwaren (zowel emotioneel als feitelijk) zijn gepareerd en met de grond gelijk gemaakt. De wijk, waar we eens zo prettig woonden, is een dicht woongebied geworden, waar het woongenot sterk verminderd is en waar straks ook nog een hoog gebouw verrijst, dat absoluut niet in de rest van de wijk past en zelfs sterk afsteekt bij de rest. Waar ik in andere gemeenten soms nog prachtige wijken zie verrijzen, in jaren dertig bouw en waar alle bouw in harmonie is met elkaar, wordt hier lukraak van alles neergezet en kunnen bewoners niet meer meepraten (als in meebeslissen) over hun wijk. Ik vind dit in sterk contrast met de democratie, waar wij in leven. Een gemeente moet groeien, maar mogen we hier samen dan iets moois van maken?

Met vriendelijke groet,

Jannie Dekker-de Wolf

Geachte leden van de subcommissie bestemmingsplan,

Dank voor de gelegenheid om vandaag mijn zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan Waterside 3 toe te lichten.

Mijn naam is Willem Daan Poppe, ik woon op het Ijsselmondse Hoofd. Als betrokken bewoner van deze gemeente voel ik me geroepen om mijn stem te laten horen en mijn zorgen te delen over dit voorstel.

Het bestemmingsplan Waterside3 heeft grote gevolgen voor onze woonomgeving. Het is van groot belang dat de stem van de bewoners wordt gehoord en dat hun belangen worden meegenomen bij het nemen van beslissingen die onze leefomgeving direct beïnvloeden .Als betrokken bewoner heb ik dan ook uitgebreid onderzoek gedaan naar de verschillende aspecten van dit bestemmingsplan en wil ik vandaag enkele cruciale punten naar voren brengen.

Buitendijks bouwen

In mijn zienswijze heb ik o.a .mijn zorgen geuit met betrekking tot de veiligheid en waterbeheer. De reactie die door de gemeente gegeven is op onze zienswijze is zeer summier en bestaat slechts uit het presenteren van enkele cijfers met betrekking tot het uitgiftepijl. Ons inziens is dit een onvoldoende reactie op een veel ingrijpender kwestie, namelijk het plan van Waterside3 en het buitendijks bouwen.

Ik heb mijn zienswijze gebaseerd op het rapport “ Overstromingsrisico als ruimtelijke opgave ”van het Ruimtelijk Planbureau, om aan te tonen dat het Waterside3 project een zeer slecht plan is vanuit het perspectief buitendijks bouwen.

In het genoemde rapport worden de volgende bevindingen duidelijk benadrukt:

1. Verhoogd overstromingsrisico

   Bouwen in dergelijke kwetsbare gebieden brengt de waterveiligheid in gevaar en vergroot de kans op overstromingen. De omgeving van Oud IJsselmonde loopt aanzienlijk meer risico op water gerelateerde rampen.

   Verstoring van de waterafvoer

   Buitendijks bouwen kan de natuurlijke waterafvoer verstoren, door de constructie van grote gebouwen kan het water niet meer vrijelijk stromen, wat leidt tot verhoogde waterdruk, kan schade opleveren aan dijken en omliggende gebieden met als gevolg directe invloed op veiligheid en leefbaarheid van de omgeving.

   Klimaatverandering en extremere weersomstandigheden

   Het rapport wijst op toenemende extremen in het weer als gevolg van klimaatverandering wat het risico op overstromingen verder vergroot. Ik ben van mening dat geen rekening is gehouden met deze realiteit. Ik roep u als subcommissie op om de conclusies uit het rapport van het Ruimtelijk Planbureau serieus te nemen en te laten meewegen in uw advisering en besluitvorming.

Een ander punt wat ik graag aan u wil voorleggen is de bewering dat Waterside3 niet in betekenende mate zou bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en dat daarom de toetsing aan de wet luchtkwaliteit niet nodig zou zijn. Ik, wij willen deze stellingname weerleggen en pleiten voor een zorgvuldige beoordeling van de luchtkwaliteitseffecten van Waterside3. Hierna enkele voorbeelden:

Het cumulatieve effect ,meerdere bouwprojecten en verkeersstromen in de omgeving.

De verkeersintensiteit zal toenemen naast de 124 appartementen van Waterside2, 176 appartementen van Waterside3. Dat betekent een vergroting van de verkeersbewegingen, meer uitstoot schadelijke stoffen, zoals fijnstof en stikstofdioxide. Graag erkenning hiervan en toetsing.

Verder vraag ik uw aandacht voor gevoelige groepen zoals kinderen, ouderen en personen met een luchtwegaandoening. Bescherming van de gezondheid behoeft een hoge prioriteit.

Privacy

Als bewoner van Ijsselmondsehoofd 15 wil ik benadrukken dat ik op minder dan 80 meter afstand woon van het beoogde appartementen complex van 75 meter hoogte. Deze nabijheid heeft aanzienlijke gevolgen voor het vrije uitzicht en bovenal voor mijn privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen.

Ik heb mijn zorgen aan de gemeente kenbaar gemaakt, tot nu toe geen bevredigende reactie gekregen enkel het argument dat 80 meter als voldoende afstand wordt beschouwd.

Er is geen enkel begrip voor de impact die dit complex op ons woonplezier zal hebben. Ik ben van mening dat het behoud van het vrije uitzicht en de privacy van bewoners van grote waarde is bij het opstellen van een bestemmingsplan. Dus ook aandacht voor de leefomgeving Het gaat hierbij om persoonlijk welzijn en kwaliteit van leven.

Hierbij roep ik u op om mijn zorgen serieus te nemen en deze aspecten nauwlettend te onderzoeken en te overwegen. Het is van belang dat er rekening wordt gehouden met persoonlijke situaties van bewoners en dat er rekening wordt gehouden met onze leefomgeving en privacy. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om mijn zienswijzen met betrekking tot de afstand en de impact op mijn vrije uitzicht zorgvuldig te overwegen en te integreren in uw besluitvorming.

Verkeersinfarcten

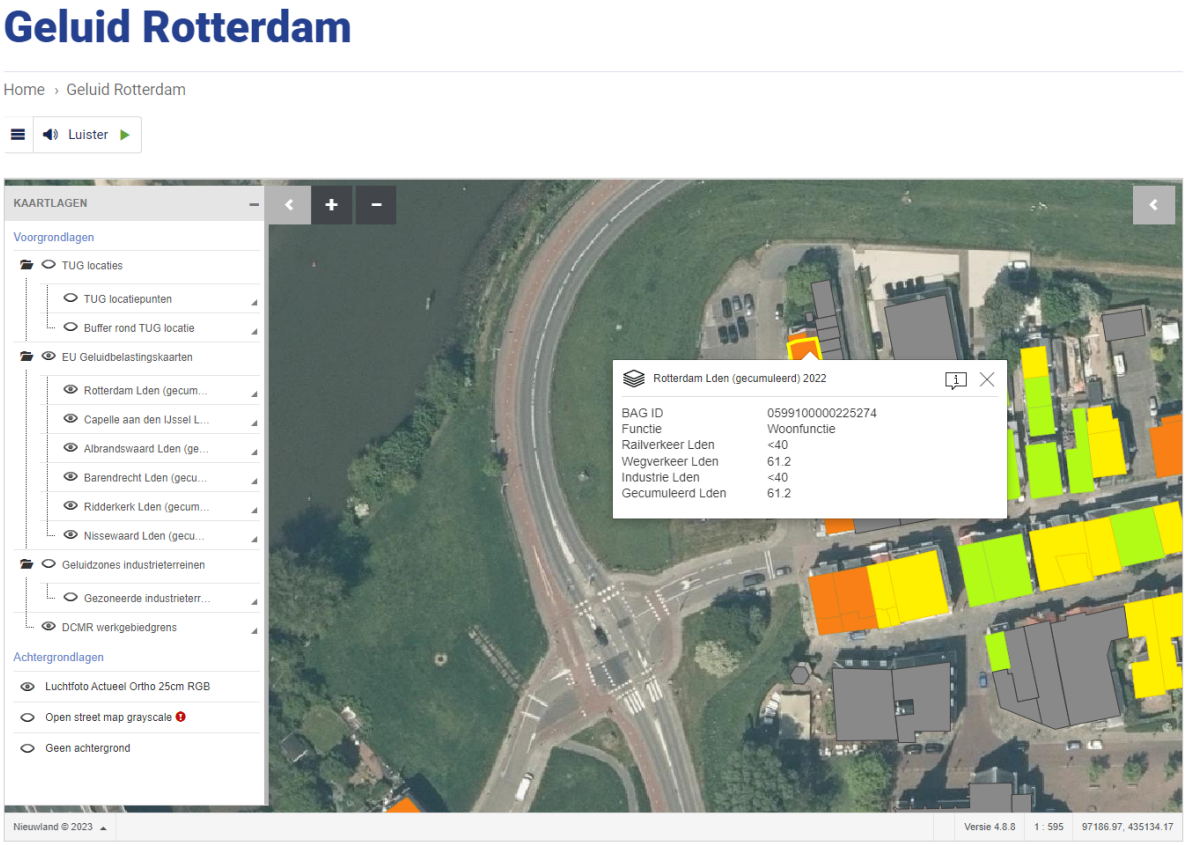
Ik heb mijn zorgen aan de gemeente kenbaar gemaakt over het toename van verkeer door de 114 appartementen uit waterside 2 en de 176 appartementen uit waterside 3. De reactie hierop is mijn inziens te summier. Zelf heb ik in open bronnen onderzoek gedaan naar geluid en verkeer. De commissie heeft die bijlagen ontvangen. Graag erkenning hiervan en toetsing.

Tot slot:

Het is essentieel dat ik als bewoner serieus wordt genomen en dat mijn, onze belangen evenredig worden meegenomen in de afwegingen die u maakt. Als burger en belanghebbende verzoek ik u om een gedegen reactie te geven op mijn bezwaren, de impact van buitendijks bouwen ,de veiligheid en waterbeheer van de omgeving mijn vrije uitzicht, privacy, vragen om een gedegen reactie op mijn bezwaren.

Dank voor uw aandacht en ik vertrouw erop dat u mijn zorgen over de ontoereikende reactie op mijn zienswijze serieus zult overwegen bij uw advisering en besluit.

1. Geluidsbelasting is nu, volgens berekeningen, 61.2 Lden (level day evening night, dus 24 uurs gemiddelde). Dat is aardig hoog, zeker omdat de werkelijkheid vaak veel hoger ligt. 65 db is echt de max grens in Nederland. Een optie kan zijn om een geluidsonderzoek te laten doen. 165 woningen met horeca en 1300-1600 vervoersbewegingen per etmaal gaat voor nog hogere waardes zorgen.



2. Bestemmingsplan Oud-Ijsselmonde, Regels:

40.1.3 Bouwregels wijzigings gebied 1 verkeer-naar wonen (dus meest zware verandering)

1. het aantal woningen bedraagt maximaal 50;
2. de maximale bouwhoogte bedraagt 12 meter;
3. de binnenwaarde voor geluid van een woning bedraagt maximaal 30 dB;
4. de afstand tussen de oever van de Nieuwe Maas en de gevels van woningen tenminste 25 meter moet bedragen, tenzij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in het kader van de toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid ontheffing van de Verordening ruimte hebben verleend, t.b.v. het in acht nemen van een kortere afstand in het wijzigingsplan en onder de daarbij te stellen voorwaarden.
5. in parkeergelegenheid wordt zo veel mogelijk binnen het wijzigingsgebied voorzien.

3. Bijlage bestemmingsplan parkeernormen (oud-ijsselmonde is sector 4):

Tabel

Gebruiksopper-vlakte (m2)	**Sector 1** Stallingsplaatsen per woning	**Sector 2** Stallingsplaatsen per woning	**Sector 3** Stallingsplaatsen per woning	**Sector 4** Stallingsplaatsen per woning
< 40	0,1	0,1	0,1	0,1
40 – 65	0,6	0,6	0,6	0,6
65 – 85	0,6	0,8	1,0	1,4
85 – 120	1,0	1,0	1,2	1,6
120 +	1,2	1,2	1,4	1,8

Dus:

165 appartementen x 1,4= 231 parkeerplekken

Of

165 appartementen x 1,6= 264 parkeerplekken

En

2,50 tot 5,5 parkeerplekken per 100M2. Volgens het plan komt er 500m2 ruimte voor bedrijven/winkels.

Dus 231+ 12,5 = 243,5 parkeerplekken (best case scenario)

Of (en alles er tussenin)

264 + 27,5 = 291,5 (worst case scenario)

Bij de bouw zijn er 145 parkeerplaatsen berekend. Dit zijn er 98,5 tot 146,5 parkeerplekken te weinig. Dit gaat voor een gigantische parkeeroverlast zorgen.

4. Bijlage bestemmingsplan Waarde Cultuurhistorie

Bijlage behorende bij Waarde – Cultuurhistorie 2

Karakteristiek

Alle maatregelen ten aanzien van het gebruik van bestaande bebouwing en gronden, alsmede ten aanzien van toekomstige bebouwing en het gebruik van gronden en opstallen, dienen primair het behoud van de ruimtelijke kenmerken. De hoofdopzet kenmerkt zich door de langgerekte lineaire dijkdorpsstructuur, een evenwijdig aan de rivier lopende dubbele structuur in de vorm van een Bovenstraat (rivierendijk) en de Benedenstraat (binnendijks).
Typerend zijn tevens de zogenaamde "stoepen": stegen die de Boven en Benedenstraat verbinden. De bebouwing is een opstelling van afzonderlijke (grotendeels) aaneengesloten panden die één geheel vormen door de inzet van gelijkwaardige, overeenkomstige middelen ten aanzien van gevelopbouw, materiaalgebruik en gebruik van de begane grond.
Van belang zijn tenslotte nog de volgende kenmerken:
- pandsgewijze opbouw en verticale geleding;
- variërende hoogte van de panden;
- de ietwat verspringende (voor)gevels, die door hun aaneengesloten vorm toch een (voor)gevelrooilijn met een continu karakter geven;
- het hoogteverschil tussen de Boven- en Benedenstraat, dat tot uitdrukking komt in bebouwingstypes in de vorm van dijkbebouwing met boven- en onderbouw, georiënteerd op twee straten.

Er kunnen nadere regels worden gesteld omtrent:
a. de indeling van gevels;
b. soort, vorm en kleur van de materialen welke worden gebruikt voor de gevels en de daken van de toegestane bouwwerken, indien dit noodzakelijk of gewenst is voor het handhaven van het karakter van het onderhavige gebied.

Ook hier voldoet het nieuwe pand NIET aan. Wij zijn bang dat de culturele waarde van Oud-Ijsselmonde in gevaar komt.

5. 1300-1600 vervoersbewegingen per dag extra. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat een woningequivalent van een aantal ritten per etmaal 8 is. Dus 8 vervoersbewegingen per etmaal, per woning. 8 x 165= 1320 vervoersbewegingen per etamaal (exclusief de 500m2 bedrijvigheid!). Dit gaat voor een nog grotere verkeersopstopping zorgen. Zeker als er een file staat op de A16. Files op de A16 zijn geen uitzondering Volgens een recent onderzoek van de ANWB blijkt dat er meer files dan voor corona. (bron: https://www.anwb.nl/nieuws/verkeer/nederland/2023/april/filezwaarte-eerste-kwartaal-2023)

Ook hier voldoet het nieuwe pand NIET aan. Wij zijn bang dat de culturele waarde van Oud-Ijsselmonde in gevaar komt.

5. 1300-1600 vervoersbewegingen per dag extra. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat een woningequivalent van een aantal rittern per etmaal 8 is. Dus 8 vervoersbewegingen per etmaal, per woning. 8 x 165= 1320 vervoersbewegingen per etamaal (exclusief de 500m2 bedrijvigheid!). Dit gaat voor een nog grotere verkeersopstopping zorgen. Zeker als er een file staat op de A16. Files op de A16 zijn geen uitzondering Volgens een recent onderzoek van de ANWB blijkt dat er meer files dan voor corona. (bron: https://www.anwb.nl/nieuws/verkeer/nederland/2023/april/filezwaarte-eerste-kwartaal-2023)