



Procesdocumenten - Bestemmingsplannen	
REG.NR:	
19 JAN. 2024	
ROUTE:	KOPIL

Directeur van Stadsontwikkeling
BWT / Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

N10CC - #X840XDX#00#

Directeur van Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Rotterdam, 18 januari 2024

Onderwerp: zienswijzen bestemmingsplan "Carnisse Eiland" (ontwerp
NL.IMRO.0599.BP2184CarnisseEInd-on01)

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
19 JAN. 2024	
ROUTE:	KOPIE:

Geachte mevrouw, mijnheer,

Voor het gebied "Carnisse Eiland" is voorzien dat in een periode van 6 à 7 jaar vanaf 2024, 500 woningen inclusief bijbehorende voorzieningen worden gebouwd. De gemeenteraad van Rotterdam heeft het in 2021 opgestelde stedenbouwkundig plan op 24 februari 2022 vastgesteld.

Het vigerende bestemmingsplan voor de gronden van het gebied "Carnisse Eiland" is het bestemmingsplan "Zuiderpark" dat op 22 februari 2022 door de gemeente Rotterdam is vastgesteld. Om de ontwikkeling van het gebied "Carnisse Eiland" tot woonwijk planologisch/juridisch mogelijk te maken, wordt voor het gebied "Carnisse Eiland" een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Het ontwerp van het bestemmingsplan is op 8 december 2023 ter inzage gelegd.

Hiermee brengen wij u onze zienswijzen op dit ontwerpbestemmingsplan onder uw aandacht. Deze schriftelijke zienswijze is opgesteld door de drie bewoners van [REDACTED] [REDACTED] Ondersteunend hebben een aantal bewoners deze zienswijze ondertekend (zie bijlage) vanuit de hoedanigheid het eens te zijn met de inhoudelijke punten.

Alvorens onze zienswijzen kenbaar te maken, merken wij op dat wij doordrongen zijn van de noodzaak tot de bouw van (betaalbare) woningen. Wij zijn niet tegen woningbouw, echter wel in voornoemd gebied met de voorgestelde concentratie en bouwhoogte. Wij voorzien tijdens de bouwfase van 6 à 7 jaar grote overlast voor de bewoners van en de panden in de aangrenzende wijk(en).

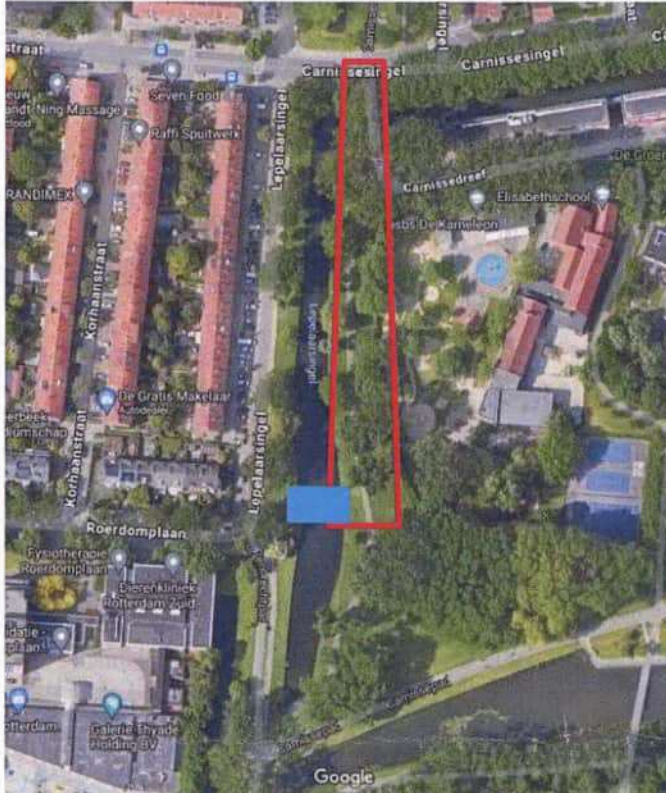
Onze zienswijzen hebben betrekking op zowel de bouwfase als op de situatie na afronding van de bouw, hieronder hebben wij onze zienswijzen geformuleerd.

1. Noodzaak van een tijdelijke dam in de Lepelaarsingel als ontsluiting voor het bouwverkeer

Als reden voor deze dam is tijdens de inloop-/voorlichtingsavond op 18 december 2023 door een van uw ambtenaren gemeld dat het bouwverkeer het plangebied alleen via een *in de Lepelaarsingel* aan te leggen dam kan verlaten. Gesteld werd dat de strook grond aan de oostzijde van het water van de Lepelaarsingel onvoldoende ruimte biedt voor realisatie van zo'n tijdelijke (bouw)ontsluitingsweg.

Dit laatste is naar onze mening volstrekt onjuist. De bedoelde strook is meer dan voldoende breed om een dergelijke weg op te realiseren, zie de volgende afbeeldingen (google maps). Realisatie van een tijdelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde van de singel (rood aangeduid) biedt het bouwverkeer de mogelijkheid om via deze weg via de bestaande brug tussen Carnissedreef en Carnissesingel naar de Carnissedreef en de Wielewaalstraat te rijden. Deze geschetste oplossing (als ontsluiting voor bouwverkeer) is een veel betere oplossing voor bouwverkeer waarbij de overlast méér zal worden

beperkt dan de oplossing waarbij men de Lepelaarsingel gebruikt. Aangezien het bouwverkeer dan niet meer over de Lepelaarsingel zal rijden (en mogelijk ook langs de roerdomplaan bij drukke piekmomenten) maar aan de andere kant van het water. Bijkomend voordeel is dat trillingen gedeeltelijk worden gedempt door de huidige waterpartij.



Rode contour is de oostelijke strook grond langs de Lepelaarsingel waarbij deze zone een beter oplossing is voor bouwverkeer. Het blauwe vlak geeft globaal de positie van de tijdelijke dam in het water van de Lepelaarsingel aan.

(bron: Google Maps)

2. Inrichting Lepelaarsingel voor gemengd verkeer in twee richtingen

Voor snelverkeer is de Lepelaarsingel als weg voor eenrichtingsverkeer ingericht. De rijrichting voor dit verkeer is vanaf de Wielewaalstraat naar de Lepelaarsingel en vervolgens de Roerdomplaan, het langzame verkeer mag ook in tegengestelde richting rijden.

Het leiden van het bouwverkeer over een ontsluitingsweg via een (tijdelijke) dam in de Lepelaarsingel (zie ook punt 1), zal ons inziens tot levensgevaarlijke verkeerssituaties (kunnen) leiden. De singel is te smal voor autoverkeer in twee richtingen en zeker voor gemengd verkeer in twee richtingen in combinatie met het in en uit parkeren van voertuigen op de Lepelaarsingel en van de uitrit van Roerdomplaan 1.

Woensdag 10 mei 2023 is er door de heer [REDACTED] van de gemeente Rotterdam een inloopbijeenkomst georganiseerd. Tijdens de bijeenkomst zijn de uitkomsten gedeeld van het onderzoek dat gaat over de verkeersonveilige situatie in de Roerdomplaan en omliggende straten. Signalen gingen onder andere over (1) tegen de richting rijden (o.a. betrof dit de Roerdomplaan en Lepelaarsingel), (2) te hard rijden op de genoemde straten en (3) het oneigenlijk gebruik van het fietspad gesitueerd tussen de Kromme Zandweg en de Zanglijsterstraat door gemotoriseerd verkeer. Aan de hand van het meten van de verkeersintensiteit, rijrichting en snelheid is gebleken dat de algehele situatie inderdaad onveilig is. Het bouwverkeer dat gedurende de bouwwerkzaamheden

aanwezig zal zijn, zal de situatie niet veiliger maken. Tweerichtingsverkeer in de Roerdomplaan en/of de Lepelaarsingel zal de verkeersveiligheid verder verslechteren.

Nadrukkelijk maken wij ons als bewoners zorgen over de verkeerssituatie tijdens de bouw en ook na afronding van de bouwwerkzaamheden. Stel dat men de Lepelaarsingel gebruikt dan zal na afronding bouwwerkzaamheden de straat herstelt moeten worden. Men kon tijdens de inspraakavonden niet zeggen en/of beloven wat men ging doen met de Lepelaarsingel ná afronding werkzaamheden. En dus ook niet of het dan wel of geen tweerichtingsverkeer zou worden. Iets waar we ons als bewoners ook zorgen over maken. Ook het woongenot zal voor ons als bewoners worden aangetast tijdens de bouwwerkzaamheden en mogelijk dus ook na afronding hiervan.

Wij stellen dus voor, zoals ook onder zienswijze 1. genoemd, de strook grond aan de oostzijde van het water van de Lepelaarsingel in te richten als tijdelijke ontsluitingsweg voor het bouwverkeer en de verkeerssituatie op de Lepelaarsingel ongewijzigd te laten. Dit laatste zowel tijdens de bouwfasen als na afronding hiervan.

Als laatste maken we ons zorgen over de parkeerdruk aan de Lepelaarsingel en de Roerdomplaan tijdens en na afronding bouwwerkzaamheden. Daar komen we onder punt 6 verder op terug.

3. Nabijheid bouwverkeer leidt tot schade aan bestaande bebouwing Lepelaarsingel en Roerdomplaan

Het appartementsgebouw aan de Lepelaarsingel en de geschakelde woningen aan de Roerdomplaan dateren alle uit de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog. De funderingssituatie van het complex aan de Lepelaarsingel is ons niet bekend, de huizen aan de Roerdomplaan zijn gefundeerd op houten palen met betonnen oplangers. Het vermoeden bestaat overigens dat de funderingssituatie van de woningen aan de Lepelaarsingel vergelijkbaar is. Relatief zwaar (vracht)verkeer dat regelmatig over de Lepelaarsingel en door de Roerdomplaan rijdt, leidt tot aanzienlijke trillingen in onze woningen. Scheurvorming is het gevolg. Met 6 à 7 jaar zwaar bouwverkeer in de directe nabijheid van onze woningen, zullen de scheuren in zowel grootte als aantal toenemen. Tijdens de bouw van de appartementen aan de Zanglijsterstraat is scheurvorming in het huis aan de Roerdomplaan 3 geconstateerd. Wij maken ons als bewoners van de huisnummers 1, 3 en 5 zorgen over verdere schade aan onze woningen. Een degelijk onderzoek naar schade aan onze woningen als gevolg van bouwverkeer of bouwwerkzaamheden (met voor en na inspectie) heeft destijds, maar ook nu, (nog) niet plaatsgevonden. Wij stellen dat door scheurvorming waardevermindering van onze woningen optreedt. Kan de gemeente garanderen dat ten gevolge van het bouwverkeer scheuren zowel niet in grootte als aantal toenemen? Indien dat niet zo is, willen wij bij toegenomen scheurvorming (in aantal en grootte) worden gecompenseerd.

4. Aantasting woongenot

Zoals onder 3. gesteld zal de directe nabijheid van bouwverkeer naar onze mening leiden tot toenemende scheurvorming in de bestaande bebouwing. Dit heeft een negatief effect op het bestaande woongenot.

Hiernaast geeft een bouwperiode van 6 à 7 jaar de nodige overlast in de vorm van geluid- en trillingshinder door aan- en afvoerstromen van grond, bouwmaterialen en bouwmaterieel.

Wetenschappelijk is bewezen dat langdurige geluidsoverlast en trillingen kunnen leiden tot (psychische) gezondheidsschade¹. Zeker is dat het woongenot van de bewoners en eigenaren van de woningen aan de Lepelaarsingel en Roerdomplaan gedurende de gehele bouwperiode ernstig wordt

¹ Zie bijvoorbeeld de websites van de GGDGHOR <https://ggdghor.nl/onderwerp/omgevingsgeluid-en-gezondheid/> en van het RIVM <https://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-mmk-omgevingsgeluid/gezondheidseffecten-geluid#:~:text=In%20de%20richtlijn%20omgevingsgeluid,-Probleemomschrijving%20van%20de&text=Langdurige%20blootstelling%20aan%20te%20veel.en%20psychische%20aandoeningen%20wordt%20verhoogd.>

aangetast. Verhinderen dat het bouwverkeer via de Lepelaarsingel het plangebied verlaat, vermindert zowel de aantasting van het vastgoed als het woongenot.

5. Bouwhoogte in relatie tot omliggende wijken

Een groot aantal bewoners van de Roerdomplaan maakt zich zorgen over bepaalde bouwdelen van de nieuw te bouwen wijk. Met name de hoogbouw die gerealiseerd zal worden - nu gepland op 11 verdiepingen, is een doorn in het oog.

Het Zuiderpark is het grootste park van Nederland en voor veel bewoners van de wijk is het een fijne plek om te recreëren. In het bestemmingsplan **Carnisse** (vastgesteld op 17 december 2015) valt op dat het in deze wijk niet is toegestaan om hoge flats neer te zetten. Als voorbeeld zijn er voor zowel de Lepelaarsingel en Utenhagestraat restricties als het gaat om bouwhoogte. Voor deze 2 straten mag de goothoogte niet meer dan 7 meter zijn én de bouwhoogte niet meer dan 10 meter. Naar verwachting zal de hoogbouw van de nieuwe wijk Carnisse Eiland zeker 33 meter zijn. Zoals in de inleiding van deze brief genoemd zijn wij als bewoners (onder andere van de Roerdomplaan nummer 1, 3 en 5) niet tegen het bouwen van nieuwe woningen. Het had ons inziens beter geweest als, met betrekking tot de bouwhoogte, men beter had gekeken naar de omliggende wijken. Als voorbeeld de appartementen aan de Zanglijsterstraat, deze zijn 7 verdiepingen hoog. Destijds waren bewoners van zowel de Roerdomplaan als de Kromme Zandweg ook erg bezorgd over de realisatie van deze flats. Een flat grenzend aan het Zuiderpark van 11 verdiepingen hoog bouwen, baart ons logischerwijs zorgen.

Verder stellen wij als bewoners vast dat we in algemene zin én tijdens de inspraakavonden weinig gelegenheid hebben gehad om deel te nemen aan het besluitvormingsproces die betrekking heeft gehad op onder andere de hoogbouw. Zowel bouwhoogte als situering van de hoogbouw is niet uitgevraagd bij bewoners aan de Roerdomplaan. De plannen zijn tijdens deze "inspraakavonden" toegelicht maar we hebben géén gelegenheid gehad om te vertellen wat onze wensen waren. Zoals in bovengenoemd stuk onder 5 te lezen valt had men beter moeten kijken naar de omliggende wijken en de appartementen aan de Zanglijsterstraat om te komen tot definitieve vorm en invulling van de aanwezige hoogbouw op het plan Carnisse Eiland. Tijdens deze inspraakavonden hadden we graag uitvoerig het gesprek willen voeren én inspraak willen hebben over de hoogbouw, de voorgestelde hoogte, onze wensen ten aanzien van de hoogte en situering.

Verdere impact van o.a. hoogbouw op de leefomgeving, zoals bijvoorbeeld vermindering van zonlicht in de ochtend, een prognose over verkeersdrukke en verstoring van het lokale karakter van de wijk en van het park is niet als zodanig gepresenteerd. Men heeft puur het plan gepresenteerd als nieuwe wijk.

6. Verkeersdrukke na oplevering woonwijk

Wij maken ons als bewoners ook zorgen over de verkeersdrukke die ontstaat na voltooiing van de wijk Carnisse Eiland. Ondanks dat er in de nieuw te bouwen delen parkeervoorzieningen gerealiseerd worden, zijn bewoners niet verplicht om een parkeerplek aan te kopen. Na oplevering van de appartementen aan de Zanglijsterstraat is het ook een stuk drukker geworden in de straten aan de Roerdomplaan en Lepelaarsingel.

7. Flora en Fauna

Een groot aantal bewoners van de Roerdomplaan maakt zich ook zorgen over het verdwijnen van flora en fauna door de aangekondigde bouwplannen in het deel van het Zuiderpark dat als Carnisse Eiland wordt aangeduid. In de klankbordgroep bijeenkomsten met de ambtenaren van de gemeente is dit onderwerp steeds opnieuw aan de orde gekomen.

Bewoners maken zich zorgen over het kappen van meer bomen dan eerder toegezegd (inmiddels al 200 stuks). Bomen die in januari 2023 bij de storm sneuvelden aan het eind van de Lepelaarsingel en de Roerdomplaan, juist in het Zuiderpark, zijn al niet meer herplant.

Bewoners willen substantiële bomen terug en niet van die jonge sprietige bomen. Het kappen - in een beschermd park - van zoveel bomen is ons inziens totaal onverantwoord in een tijd van toenemende hittestress en water onder- en overlast. Steeds werd er gesproken over compensatie maar wat die precies behelst is ons niet duidelijk. Duidelijk is wel dat er een groot stuk groen met flinke bomen definitief gaat verdwijnen.

Een aantal bewoners (waaronder ondergetekenden) heeft toestemming gegeven voor het plaatsen van vleermuiskasten in de hoop dat deze zouden worden bezet door de vleermuizen. Tot op heden is er geen controle geweest en hebben wij niet kunnen constateren dat vleermuizen er gebruik van maken. Over de verhuizing van de steenmarter(s) (ook een beschermde diersoort net als de vleermuis) is tot op heden bij ons ook niets bekend. Behalve dat er twee zogeheten marterhopen zijn aangelegd, maar zitten ze daar nu ook in?

8. Het park als geheel, wat blijft er van over?

Bewoners rondom het park maken zich grote zorgen over de aantasting van het park. Het Bestemmingsplan Zuiderpark uit 2006 is met amendementen vastgesteld in 2018. Daaruit blijkt dat het gebied dat wordt aangeduid als Carnisse Eiland, een gedeelte van het Zuiderpark is. Ditzelfde geldt voor het wijkje "Hart van Zuid", ook deze gronden zijn voor woningbouw aan het Zuiderpark onttrokken.

Carnisse Eiland is geen apart erkende stedenbouwkundige entiteit. Het maakt deel uit van het Bestemmingsplan Zuiderpark. Dat plan zou dus eerst gewijzigd moeten worden voordat het een stedelijke bestemming ('wonen') kan krijgen. Waarom is deze stap overgeslagen, genegeerd? Dit lijkt ons een grote en essentiële wijziging van het park.

Het argument dat deze bebouwing het park dichterbij Carnisse zou betrekken is natuurlijk volslagen onzin. Men zal straks eerst door een woonwijk moeten om bij het park te komen.

Bewoners hebben er natuurlijk begrip voor dat er moet worden gebouwd, maar waarom zou er een hoogteaccent (het woord alleen al) van 11 verdiepingen op die plek in het park moeten komen? Waarom is er niet naar een meer duurzame oplossing met een opbouw op de bestaande flats langs de Carnissedreef gezocht?

Ons inziens zijn de plannen voor het deel van het Zuiderpark aangeduid als Carnisse Eiland dus niet consistent: er wordt afgeweken van het Bestemmingsplan Zuiderpark, het park wordt aangetast en gebouwd op een terrein dat daar expliciet niet voor bestemd is.

We vragen ons af of hier wordt afgeweken van de gebiedsprofielen 'ruimtelijke kwaliteit' van de provincie Zuid-Holland. De ruimtelijke impact is groot, zie hiervoor het ontwerp bestemmingsplan Carnisse Eiland, pp. 17-18 paragraaf 2).

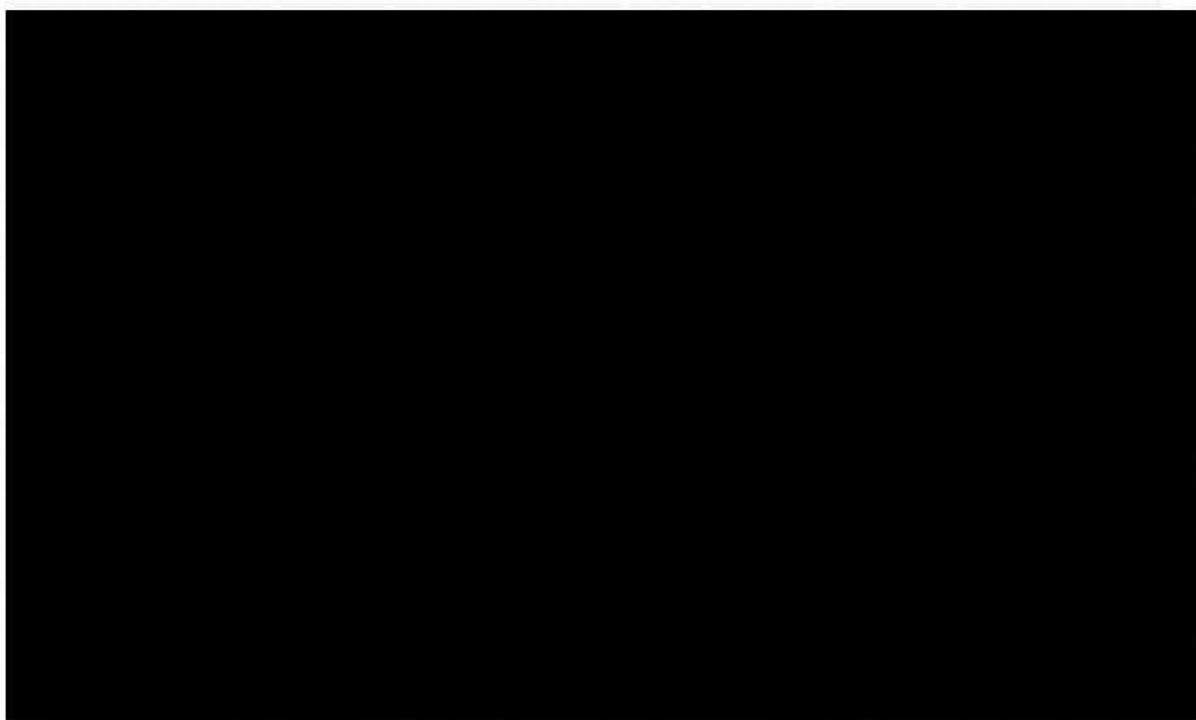
Wij vragen ons af of de voor het ontwerp bestemmingsplan Carnisse Eiland gevolgde procedure wel de geëigende procedure is en tekenen, in combinatie met het hiervoor genoemde, bezwaar aan tegen de gevolgde procedure.

Om voornoemde redenen zijn wij van mening dat de provincie Zuid-Holland in het planvormingsproces betrokken moet worden.

Met vriendelijke groet,

Eigenaren/bewoners [redacted]
Zie volgend blad voor ondertekening.

(Schuyver/opsteller brief = [redacted])



R AANGETEKENDE BRIEF
NL Frankering betaald €9.1
2000 gr.

161335

D
PostNL
17-01-2024 17:24
NL

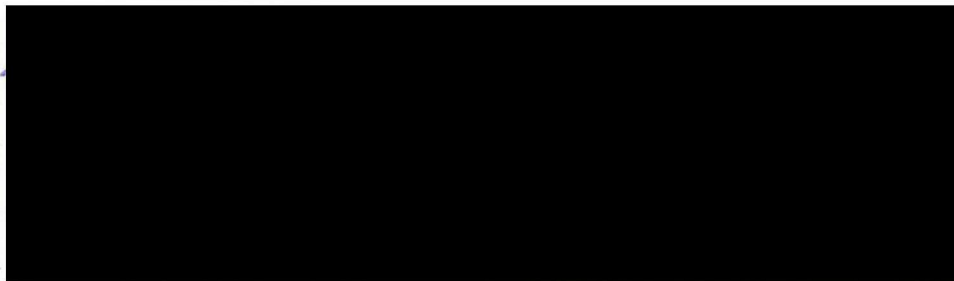


3SRPKN654468933

3002AN 6575

Gemeenteraad Rotterdam
inzake Zienswijze Caninise Eiland
t.a.v. Dierckx Stadsontwikkeling
BWT / Berkenningsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Processmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
19 JAN. 2024	
DOI :	



Municipal Council of Rotterdam - Information Management - PBI	
19 JAN. 2024	
ROUTE	COPIE

15 januari 2024

Aan: de Gemeenteraad van Rotterdam
Ter attentie van: Directeur Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Van: [REDACTED]
[REDACTED]

Betreft: zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Carnisse Eiland

Beste Gemeenteraad van Rotterdam,

Bij deze dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Carnisse Eiland:

Mijn zienswijze is dat de gemeente het voorliggend plan moet herzien omdat het huidige plan bestemmingsplantechnisch onvolledig is, participatoir gebrekkig, in zichzelf inconsistent en ten onrechte niet vraagt om provinciale betrokkenheid. Daarnaast zijn de voorgenomen punten mijns inziens mede een gevolg van de samenwerking met een projectontwikkelaar (Ontwikkelcombinatie Carnisse bv) en heb ik hierop al eerder een reactie gegeven (nav de bekendmaking van de gemeente in het Gemeenteblad 2023/479910 tav voornemen tot samenwerkingsovereenkomst Carnisse Eiland) waarop ik tot op heden geen antwoord heb ontvangen (ik zal deze reactie bijvoegen in een separate bijlage).

Ik licht mijn 4 kritiekpunten graag toe:

1. Ontbreken van juridische onderbouwing en grond om slechts een gedeelte van het bestemmingsplan Zuiderpark te herzien en niet het gehele bestemmingsplan Zuiderpark waar het plangebied integraal onderdeel van is. Deze onderbouwing wordt niet in het plan gegeven noch wordt er verwezen naar de juridische grond waarop deze gedeeltelijke herziening van een veel groter bestemmingsplan gebaseerd wordt. De effecten van de voorgenomen nieuwbouw in het plangebied hebben een verstrekkend effect op het grotere gebied waar het plangebied deel van uit maakt: het Zuiderpark. Dit gaat om flora en fauna, waterhuishouding (bijvoorbeeld: in het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat er extra water geloosd zal moeten worden op de waterpartijen in de aangrenzende delen van het Zuiderpark), recreatiedruk etc. De gemeente heeft bij de grote renovatie van het park, vastgelegd in het bestemmingsplan Zuiderpark van 2006 (en niet gewijzigd in het bestemmingsplan Zuiderpark van 2018) een integrale visie gegeven op het park in een Masterplan. Met de recente nieuwbouw op de voormalige tennisbanen en ook een gedeelte van het park in de wijk Hart van Zuid en nu dit ontwerpbestemmingsplan, blijkt dat de inzichten van destijds bij de gemeente gewijzigd zijn. Blijkbaar nog niet in 2018, maar inzichten kunnen natuurlijk verschuiven; het is dan juist een bestemmingsplan waar de nieuwe inzichten integraal gestalte kunnen krijgen. Het is geen voorbeeld van goed bestuur (in transparantie en betrouwbaarheid) om dan telkens een deel van het geheel aan te passen zonder de integrale en gehele visie op het Zuiderpark aan te passen. In het huidige ontwerpbestemmingsplan wordt de inligging in het Park nauwelijks besproken en wordt het plangebied behandeld als een bestaande woonwijk (terwijl de helft van het plangebied

functioneel park is). Het Zuiderpark is de groene long van Rotterdam Zuid, het heeft een enorme positieve impact op de leefomgeving van diverse wijken. De

uitgangspunten van ontwerp die de basis vormden voor het herontwerp en renovatie vastgelegd in het bestemmingsplan van 2006 en 2018 zijn te prijzen en verdienen het om bij een verschuivende inzichten en behoeften, integraal herzien te worden.

2. In het participatieproces onder leiding van de gemeente via Marcel Bleiswijk, is er niets overgenomen van de inbreng van wijkbewoners. Uiteindelijk moest de gemeenteraad door de ingezonden reacties in de wijk bijsturen en moest de projectgroep olv een nieuwe projectleider een deel van het participatieproces overdoen. Dit ging om het grootste pijnpunt in de wijk: de hoge flat aan de Parkkant. Ik heb er begrip voor dat de gemeente extra woningen wil bouwen en ben niet persé tegen een project in het beschreven plangebied. Echter de wijze waarop dit plan tot stand is gekomen en de inhoud van het plan, zijn wat mij betreft onvoldoende om de kwaliteit van de leefomgeving in Carnisse, de kwaliteit van recreatie en biodiversiteit van het Zuiderpark en het draagvlak in de wijk Carnisse te garanderen. Het kan zoveel beter: met respect voor bestaande kwaliteiten van park en wijk en met wezenlijke inbreng uit de wijk kan hier een plan gemaakt worden dat zowel woningen realiseert als die ruimtelijke kwaliteiten versterkt. Met voorliggend plan wordt afbreuk gedaan aan het dorpse karakter van Carnisse, het Zuiderpark wordt verkleind en verarmd en het draagvlak en inbreng uit de wijk worden niet benut. In het participatieproces was dat precies wat omwonenden aangaven: 'wij zijn niet tegen woningen, wij willen een beter plan! En we denken dat als er wat met onze inbreng gedaan wordt, het plan beter wordt en het draagvlak groter.' Het lijkt erop dat de samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelcombinatie Carnisse bv meer sturend is geweest voor de planvorming dan de participatie met burgers uit de wijk.

3. Het plan is in zichzelf inconsistent omdat herhaaldelijk, schriftelijk en mondeling is aangegeven dat het belangrijkste uitgangspunt van het plan (naast de realisatie van woningen) is om de verbinding van de wijk met het park en vice versa te verbeteren, maar het plan voldoet daar aantoonbaar niet aan:

- er verdwijnt (openbaar) groen dat onderdeel is van het park, ongeveer de helft van het plangebied; dit wordt niet gecompenseerd. Het is niet duidelijk hoe een verkleining van het park bijdraagt aan een betere verbinding van wijk en park, zeker niet omdat er op geen enkele wijze wordt ingegaan hoe de effecten van het realiseren van nieuwbouw in het park het functioneren van het park

- Erkomen meerdere 'hoogteaccenten' oftewel flats die extra 'muren' optrekken tussen het park en de wijk; de plaatsing van deze flats is aan de parkkant en juist niet aan de kant waar het plangebied grenst aan de bestaande woonwijk. Zo wordt het Park verder ingeperkt in ruimte maar ook de ruimtelijke beleving van groen en lage bebouwing doorbroken. Dit staat in flagrant contrast tot het oorspronkelijke ontwerp van het Zuiderpark door Hanekroot ('Het [ontwerp] schept een illusie van 'oneindige natuur' en moest de suggestie van de vrije natuur oproepen.' pagina 13 Bestemmingsplan Zuiderpark 2006). Bij de renovatie van het Zuiderpark is, vastgesteld via het Masterplan uit 2001 en bestemmingsplan Zuiderpark 2006, verder ontworpen in de geest van Hanekroot: zichtlijnen van ruimte en bosschages die nergens doorbroken worden door bebouwing, laat staan hoogbouw. Om zo te breken, in het

voorliggende ontwerpbestemmingsplan, met deze cultuurhistorische en recentere ontwerpuitgangspunten is ondoordacht en zeer onzorgvuldig omdat de afweging nergens expliciet wordt gemaakt.

- Het ontwerp van de nieuwbouw in het plangebied is mede door de inrichting van parkeerfunctie in zichzelf gekeerd en geen open en uitnodigende wijk om doorheen te lopen. Het is niet uit te leggen dat met het optrekken van hoge flats aan de parkkant en de verdere bebouwing van het park de verbinding van het park met de wijk verbetert maar ook omgekeerd lijkt het weinig aannemelijk dat bewoners van het huidige Carnisse door deze wijk heen het Park beter kunnen bereiken

- Met de sloop van diverse gebouwen (waaronder een wederopbouwschool die volgens een notitie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bij voorkeur geschikt zijn voor hergebruik in andere functies) verdwijnen er 250 woningen en recreatieve en groenvoorzieningen. Hiervoor in de plaats komen 500 nieuwe woningen; netto zijn dat er dus maar 250. Voor dit aantal hadden ook alternatieve

plannen gemaakt kunnen worden waarbij er niet gesloopt had hoeven worden (voor de twee flats die gesloopt worden aan de Carnissedreef is in het bestemmingsplan Zuiderpark van 2006 een bepaling opgenomen voor een verhoging van de maximale bouwhoogte zodat deze in de hoogte bebouwd kunnen worden; paragraaf 3.2a, pagina 20) en er dus in de hoogte gebouwd had kunnen worden aan de kant waar het plangebied aan de bebouwde kant van de wijk Carnisse grenst. Met deze alternatieven zou de ruimte en de ruimtelijke beleving van het Park minder ingeperkt worden, erfgoed behouden kunnen worden, groenvoorzieningen behouden kunnen blijven en geïnvesteerd kunnen worden in de recreatieve en natuurlijke kwaliteit van Urkersingel en Lepelaarssingel, de natuurlijke groenassen die wijk en Zuiderpark verbinden, als bedoeld in het wederopbouwplan van Witteveen voor Zuid. De afdeling cultuurhistorie van de gemeente heeft in diverse uitingen (waaronder in de filmpjes etc.) het dorpse karakter van de wijk Carnisse beschreven. Met dit plan wordt het dorpse karakter van de bebouwing, zonder een hernieuwde visie daarop, ad hoc gewijzigd met het optrekken van diverse 'hoogteaccenten' tot wel 34 meter. Dit is een groot contrast met de lage bouwblokken van het huidige Carnisse. Om hier zo radicaal in te grijpen vereist een onderbouwde visie voor de hele wijk waarbij een meer logische samenhang gevonden wordt om huidige bouw- en ruimtelijke kwaliteit te verbinden met toekomstige behoeftes.

3. Het plan vraagt ten onrechte niet om provinciale betrokkenheid omdat het gaat om een aanpassing op de ladder van ruimtelijke kwaliteit volgens het provinciaal beleid (en niet om een inpassing, zoals in het ontwerpbestemmingsplan betoogd): Het Zuiderpark heeft een bijzonder welstandsniveau en dit wordt niet beschreven of vermeld in het ontwerpbestemmingsplan; wel is terug te lezen in de tekst over het provinciaal beleid dat: 'naarmate de kwaliteit meer bijzonder of kwetsbaar is [...] raakt het eerder provinciale doelen of belangen.' Dat lijkt mij hier dus aan de orde. Op de website van de gemeente valt te lezen dat men heel trots is op dit grootste Stadspark van de stad en het is onderdeel van de biodiversiteitsagenda van de gemeente. Groen en ruimte zijn per definitie kwetsbare maar essentiële kwaliteiten voor de leefbaarheid in de stad; die verdienen extra bescherming. In de conclusie geeft het ontwerpbestemmingsplan

op bladzijde 18 aan dat het hier ' om een inpassing gaat in een bestaand stads- of dorpsgezicht waar ruimte beter benut moet worden'. Dit gaat dus volledig voorbij aan het feit dat hier de intentie is om te gaan bouwen in een park waar we in huidige bestemmingsplan van 2018 geen enkele ruimte voor is gegeven. Er wordt geredeneerd als ware het een wijk die grenst aan het park terwijl het hier gaat om een onderdeel van het Zuiderpark met gedeeltelijke bebouwing. Mijns inziens gaat het hier daarom om een aanpassing in de definitie van de provincie tav ruimtelijke kwaliteit, te lezen op pagina 18: 'een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet binnen de richtpunten'. Gezien het gemak waarmee de gemeente de belangen en kwaliteiten van het Zuiderpark in dit ontwerpbestemmingsplan veronachtzaamd, is inmenging van de provincie wat mij betreft wenselijk maar mijn voorkeur heeft het dat de gemeente zelf, een nieuwe visie of Masterplan voor het Zuiderpark maakt met inachtneming van nieuwe doelen en de richtpunten voor het huidige park.

Ik vertrouw erop dat u mijn zienswijze met zorgvuldigheid behandelt en verblijf met
Vriendelijke groet,



Bijlage bij zienswijze

2 berichten

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: [REDACTED] >

Datum: vr 24 nov. 2023 om 11:18

Onderwerp: Reactie op voornemen tot aangaan samenwerkingsovereenkomst Carnisse Eiland

Aan: <MenCuitgiftecapaciteit@rotterdam.nl>

Beste gemeente(-medewerker),

Bij deze reageer ik op het voornemen tot aangaan van een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Rotterdam en de Ontwikkelcombinatie Carnisse BV ten aanzien van het project Carnisse-Eiland.

Het is mij als belanghebbende want bewoner in de omringende buurt van het project, en gebruiker van het Zuiderpark, onduidelijk wie voortrekker is in deze samenwerking.

In de informatie en participatiefase was steeds de gemeente afzender van het plan maar in de tekst bij de officiële bekendmaking voor deze samenwerking lees ik dat de Ontwikkelcombinatie Carnisse BV initiatief heeft genomen voor dit plan en ook de website van het project is niet van de gemeente maar van de Ontwikkelcombinatie. Nergens geeft de gemeente gecommuniceerd in de participatie met belanghebbenden, dat het samenwerkt met deze partij en/of de uitvoering in handen van van deze marktpartij heeft gegeven.

Ik vind dit als burger heel verwarrend en onduidelijk en op zijn minst niet transparant. Dit wordt nog verergerd door de tekst in de officiële bekendmaking die geheel lijkt geschreven vanuit het belang van de projectontwikkelaar en niet vanuit beleid of structuurvisie van de gemeente:

“De Ontwikkelcombinatie Carnisse B.V. heeft een significant en centraal gelegen deel van de grond van de gehele gebiedsontwikkeling verworven, waaronder het zorgcomplex van Humanitas. Als onderdeel van een totaalpakket aan afspraken heeft de Ontwikkelcombinatie deze locatie ten behoeve van de realisatie van het Project verkocht aan de gemeente Rotterdam, waarbij Ontwikkelcombinatie Carnisse B.V. een bouwclaim heeft verkregen op het plangebied. De Ontwikkelcombinatie Carnisse B.V. heeft daarmee een onbetwiste ontwikkelpositie in het plangebied. Zonder grondgebied van de Ontwikkelcombinatie Carnisse B.V. is een integrale herontwikkeling die voldoet aan de gemeentelijke kwaliteitseisen niet mogelijk. Daarnaast draagt de herontwikkeling van het complex voor Humanitas bij aan een duurzame positie en betrokkenheid van deze voor het functioneren van de wijk belangrijke partner.”

Uit deze tekst blijkt ook dat de de Ontwikkelcombinatie Carnisse bv door de verkoop aan de gemeente van grond een bouwclaim heeft verkregen en daarmee, door de gemeente, een onmisbare speler is geworden in een eventuele herontwikkeling. Dat vervolgens de gemeente aangeeft dat deze partij de enige gegadigde is voor dit project is een vergaande cirkelredenering en komt voort uit een wederzijdse afhankelijkheid die partijen zelf teweeg hebben gebracht. Met andere woorden: gemeente en Ontwikkelcombinatie Carnisse BV hebben door eerdere verkoop van grond en samenwerking in de ontwikkeling van het plangebied er samen voor gezorgd dat er maar een serieuze gegadigde is en er dus geen andere marktpartij te vinden is. Dit lijkt mij in strijd met de geest van het Didam-arrest in van de Hoge Raad.

Met deze gang van zaken zijn een aantal kernwaarden voor goed bestuur in het geding:

1. Transparantie/openheid : het is in dit project onduidelijk wie afzender/initiatiefnemer/gesprekspartner is voor de burger. Nergens staat vermeld dat het hier om een publiek-private samenwerking gaat.
2. Onpartijdigheid (welke doelen en via welke legitimiteit) welk belang weegt zwaarder, de doelen/afspraken uit de samenwerking met deze marktpartij of de belangen van de burgers/omwonenden en de beleidsvisie op dit plangebied (masterplan Zuiderpark)? Het is niet duidelijk op welk bestaand beleid voor het plangebied dit project is gebaseerd.
3. Inspraak/participatie door burgers: bewezen is er te weinig gedaan met de inspraak op het plan door omwonenden (zie behandeling in gemeenteraad op 24-2-2022 en daaruitvoorgekomen motie van dezelfde datum om opnieuw met omwonenden in gesprek te gaan).

Ik verzoek u dan ook om het originele plan ' dit is Carnisse' en de stukken waaruit eventueel blijkt dat de gemeente eerder een ontwikkelvisie op de projectgebied had dan de marktpartij.

In ieder geval maak ik om alle bovenstaande redenen bezwaar tegen deze samenwerking.

Ik wacht op de stukken en de bevestiging dat u mijn reactie en bezwaar heeft ontvangen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

1

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: [REDACTED]

Datum: ma 15 jan 2024 om 14:42

Onderwerp: Bijlage bij zienswijze

Aan: [REDACTED]

[Tekst uit oorspronkelijke bericht is verborgen]



**Port of
Rotterdam**

Havenbedrijf Rotterdam N.V. | P.O. Box 6622 | 3002 AP Rotterdam | The Netherlands

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Postbus 6622 3002AP ROTTERDAM The Netherlands



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



Gemeenteraad Rotterdam
Directeur Stadsontwikkeling BWT/Bestemmir
Postbus 6575
3002AN ROTTERDAM

3SFQVF6818801

Recommandé

NL



3SFQVF6818801

Procesmanagement Samen Informatiehuishouding - PBI

REG.NR:

10 JAN. 2024

ROUTE:

KOP:

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

Procesmanagement Bestuur Informatie-technische dienst	
REG.NR:	
10 JAN. 2024	
ROUTE:	KOPPEL:

AANTEKENEN

Gemeenteraad Rotterdam
t.a.v. directeur Stadsontwikkeling
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

09 JAN. 2024

Datum
Ons kenmerk HBR-2749460
Aantal bijlagen --
Contactpersoon [REDACTED]
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@portofrotterdam.com

Onderwerp Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Carnisse Eiland'

Geachte Raad,

Op 8 december heeft het College van B&W bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden Wet Geluidhinder 'Carnisse Eiland' ter inzage liggen. Tot en met 19 januari 2024 is het mogelijk een zienswijze in te dienen. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het Carnisse Eiland mogelijk met in totaal maximaal 545 woningen. De gepubliceerde stukken geven ons aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Nestgeluid

Op 4 december is mede door de gemeente Rotterdam de actualisatie van het RAK ondertekend. Onderdeel van deze actualisatie van het RAK is de interim-werkwijze nestgeluid. De interim-werkwijze biedt een stappenplan en kaartmateriaal om het nestgeluid te betrekken bij planvorming van geluidgevoelige objecten zoals woningen.

Door dBvision is begin 2022 een memo opgesteld (kenmerk: GEM103-34-007rz) over het nestgeluid van schepen. De berekende geluidbelasting als gevolg van het nestgeluid uit de Waal-Eemhaven komt overeen met het kaartmateriaal uit de interim-werkwijze. De conclusie van dit memo is dat als omgevingsvergunning wordt aangevraagd na inwerkingtreding van de Omgevingswet er een maximale karakteristiek geluidwering nodig is van maximaal 28 dB. Gelet op de terinzage legging van het ontwerpbestemmingsplan eind 2023 is het zeer waarschijnlijk dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd nadat de Omgevingswet in werking is getreden. Wij constateren echter dat borging van de benodigde geluidwering in de planregels ontbreekt en zien dit graag geborgd in de planregels. Gezien het grote aantal woningen dat wordt gerealiseerd, vinden wij dit wenselijk en het is daarmee ook in lijn met het stappenplan van de interim-werkwijze (stap 11). Dit is juist van belang, omdat zo'n 70 woningen en 50 zorgunits geheel op de geluidbelaste zijde zijn geïntendeerd.

Wij verzoeken u om voor dit specifieke project de stappen uit de interim-werkwijze te doorlopen en dit te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Onderdeel van dit stappenplan is stap 11 waarin is opgenomen dat de benodigde geluidwering wordt geborgd in het bestemmingsplan.

Ontwerpbesluit hogere waarden

In het ontwerpbesluit wordt gesproken over de realisatie van maximaal 500 woningen. In het ontwerpbestemmingsplan worden maximaal 545 woningen mogelijk gemaakt. Dat lijkt met elkaar in tegenspraak. Wij verzoeken u het ontwerpbesluit hierop aan te passen. Tevens verzoeken wij u in de tabel, welke onderdeel uitmaakt van het ontwerpbesluit, per woningbouwlocatie duidelijk aan te geven voor hoeveel woningen welke hogere waarde wordt aangevraagd.

Met vriendelijke groet,
Havenbedrijf Rotterdam N.V

