Rotterdam, 12 oktober 2021. 21bb011365

Aan:
de gemeenteraad

Onderwerp:
Vaststelling bestemmingsplan 'Kop van Zuid'.

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:
1. de zienswijzen 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.8, 4.1, 4.2, 5.1, 8.5 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 4.3, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan 'Kop van Zuid', NL.IMRO.0599.BP1107KopvanZuid-on02 met bijbehorende ondergrond BGT_12956500 en BGT_13056500 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?
Met de vaststelling van dit bestemmingsplan krijgt het gebied een actueel planologisch kader. De vorm van het kader voldoet aan de landelijke technische eisen.

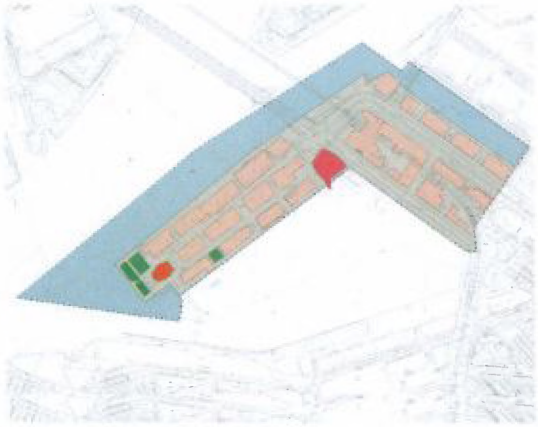
Het bestemmingsplan zit in de volgende fase: ▼			
Startfase	Concept- en ontwerpfase	Vaststellingsfase	Beroepsfase

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
Meerjarenprogramma voor de actualisering van bestemmingsplannen.

Toelichting:

Aanleiding
Op 18 september 2018 hebben wij besloten tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en het voeren van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het concept ontwerpbestemmingsplan 'Kop van Zuid'. Het nieuwe bestemmingsplan voor Kop van Zuid legt de situatie van de geldende plannen vast. In het nieuwe plan krijgen de resterende bouwmogelijkheden een meer duidelijke plek.

Plangrenzen
Het plangebied Kop van Zuid ligt in gebied Feijenoord en kent de deelgebieden Wilhelminapier en Zuidkade. Daarnaast omvat het delen van de Koningshaven, Spoorweghaven en de Nieuwe Maas.
De Rijnhaven blijft buiten het bestemmingsplan, omdat op korte termijn voor dat gebied een eigen plan wordt opgesteld.



Ontwikkelingen
Het bestemmingsplan voor Kop van Zuid legt de situatie van de geldende bestemmingsplannen vast en geeft meer gedetailleerd regels voor de resterende ontwikkelmogelijkheden, afgeleid van het globale eindplan van 1994 en de herziening daarvan uit 2009.

De belangrijkste ontwikkelingen in het plangebied betreffen:

1. **Baltimore**
   Een nieuwbouwlocatie van ongeveer 102.000 m^2 met een gemengd programma (appartementen, kleinschalige kantoren en overige stedelijke functies) in een gebouw tot 175 meter hoogte naast de cruiseterminal.
2. **Chicago**
   Een nieuwbouwlocatie van ongeveer 21.000 m^2 naast Hotel New York, met een hotel en commerciële functies. De ontwikkeling als woongebouw met in de plint commerciële functies hoort tot de mogelijkheden. De bouwhoogte is 22 tot 30 meter.
3. **Optoppen Leidsche Veem**
   De bouwregels maken het mogelijk dat een opbouw wordt gemaakt van enkele verdiepingen met een terugliggende gevel.
4. **Philadelphia en Havana**
   Een nieuwbouwlocatie van ongeveer 100.000 m^2 naast Boston en Seattle.
   Het gebouw (de Sax) heeft een woontoren van 107 en een van 180 meter.
   Beide woontorens zijn op hoogte met elkaar zijn verbonden. Het gaat om 900 tot 1000 woningen.
5. **Veemstraat-Posthumalaan**
   Deze locatie is onderdeel van de Wilhelminahof, waarin de uitbreiding van de rechtbank is gepland en 300 tot 500 woningen in een gebouw van ongeveer 50.000 m^2. De bouwhoogte is tot 150 meter.
6. **Uitbreiding jachthaven in Spoorweghaven**
   Om het water beter te benutten voor recreatieve voorzieningen is een uitbreiding van de jachthaven Rotterdam Marina voorzien.

Het maximale programma bedraagt daarmee 268.900 m^2 b.v.o. Dit programma is hoofdzakelijk gevuld door ongeveer 2.300 appartementen en verder een relatief kleine hoeveelheid kantoren, hotel, horeca en overige commerciële functies.

Milieu en natuur
Voor de ontwikkelingen is milieuonderzoek uitgevoerd. Er is verkennend onderzoek gedaan naar beschermde soorten planten en dieren en er is een watertoets opgesteld. Aan de hand van de onderzoeken blijkt dat de ontwikkelingen in het bestemmingsplan nagenoeg geen invloed hebben op de luchtkwaliteit. De nieuwe geluidgevoelige situaties voldoen aan het Rotterdamse ontheffingsbeleid. Met de onderzoeken is aangetoond dat er geen bezwaren zijn bij de voorgestelde ontwikkelingen.
Met een toets is berekend dat de ontwikkelingen in het plan geen knelpunt opleveren rond stikstof en Natura 2000-gebieden.

Nieuwe geluidsgevoelige situaties
Voor de beoogde nieuwe geluidsgevoelige situaties dienen krachtens de Wet geluidhinder hogere grenswaarden te worden vastgesteld met het oog op het wegverkeer. Het ontwerpbesluit tot vaststellen van hogere waarden heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en doorloopt een eigen vaststellingsprocedure. Het besluit zal als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan worden opgenomen.

Participatie
In de periode van terinzagelegging zijn twee digitale informatieavonden georganiseerd waarbij een ieder vragen kon stellen met betrekking tot het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan.

Advisering Wijkraad Katendrecht-Wilhelminapier
De Wijkraad heeft op 10 juni 2021 advies uitgebracht. De Wijkraad heeft kennisgenomen van de reacties van bewoners en andere belanghebbenden onder andere op de digitale informatieavonden van 11 en 12 mei 2021 over het ontwerpbestemmingsplan. De Wijkraad haalt enkele punten naar voren:

Beleid voor de cruise
In het bestemmingsplan is geen maximum opgenomen voor het aantal cruiseschepen, omdat dit een beleidskwestie van het college is. Gevraagd wordt wat volgens het college een aanvaardbaar aantal per jaar is, voor wat betreft leefbaarheid, lucht en geluid. Kan hier onderzoek onder bewoners naar gedaan worden. In het ontwerp is een aanname van 50 cruiseschepen per jaar gegeven, maar in het jaar 2019 waren dit er al meer dan 100. Dat heeft vast consequenties voor de onderzoeken.

Onderzoek naar balans
Er zal meer wrijving ontstaan tussen woongenot en economisch belang bij stijging van het aantal bewoners en meer cruiseschepen. Hier is een gedegen, onafhankelijk onderzoek naar draagvlak voor nodig. Hoeveel verkeer en passagiers kan de Pier aan zonder dat dit grote irritaties bij bewoners veroorzaakt. Voor het vinden van de balans is een behoorlijk overleg nodig om dit af te stemmen.

Baltimore en simulatorgebouw STC
Het is vreemd dat het STC eventueel vervangen kan worden, waarbij alle ruimte gegeven wordt aan het hoogbouwdeel van locatie Baltimore. Die toren komt zo veel dichter bij De Rotterdam dan in het originele bestemmingsplan. Ter bescherming van bewoners van De Rotterdam is het nodig aan de zijde van de Cruiseterminal een beperkte hoogte aan te houden van 22 meter, net als aan de andere zijde van de locatie gedaan is.

Eerst draagvlakonderzoek leefbaarheid
Meer algemeen deelt de Wijkraad de ernstige zorgen over de leefbaarheid op de Kop van Zuid en op de Wilhelminapier in het bijzonder, zoals deze gegeven zijn door middel van meerdere zienswijzen op het bestemmingsplan. De Wijkraad ziet graag een reactie op de genoemde punten en adviseert om een draagvlakonderzoek te laten doen onder bewoners van de Wilhelminapier, alvorens verder te gaan met het bestemmingsplan.

Reactie op het advies van de Wijkraad Katendrecht-Wilhelminapier
Wij danken de Wijkraad voor het advies.
Het college heeft gestudeerd op behoud van de zeecruise op de Wilhelminapier.
De resultaten van de studie worden ook benut om een integrale afweging te maken tussen economie, duurzaamheid, leefbaarheid en identiteit met betrekking tot de benodigde investeringen in de zeecruise op de Wilhelminapier. Het gaat daarbij niet zo zeer om het aantal schepen, maar meer om de grootte van de schepen en het aantal toeristen aan boord van de schepen. Van belang is dat de schepen weinig geluid-, stank- en verkeersoverlast veroorzaken. Een van de oplossingen die daaraan bijdraagt is de realisatie van een walstroomvoorziening.

Het college is zich bewust van het spanningsveld tussen woongenot en economisch belang, bijvoorbeeld met betrekking tot verdichting en het behoud van de cruise op de Wilhelminapier. De gemeente werkt aan een verkeersplan om het verkeer voor de cruise voor de komende jaren in goede banen te leiden. Daarin staat hoe de verkeersafwikkeling geregeld wordt nu het steeds drukker wordt met bouwverkeer, maar ook met de komst van nieuwe bewoners. In het verkeersplan komt te staan hoe het verkeer op een veilige manier de Pier op en af kan rijden. Dit plan wordt besproken met de Wijkraad. De Wijkraad vertegenwoordigt de belangen van de bewoners.

De voorgenomen sloop van het simulatorgebouw STC (MSR) is nodig voor een goede ontwikkeling van de Baltimore in combinatie met de blijvende aanwezigheid van de cruise. De plot is op deze manier 20 meter langer. De plot (en bouwplaats) is anders namelijk wel erg klein om te worden ontwikkeld. De afstand tot De Rotterdam bedraagt 130 meter (in plaats van 150), zodat van een significante zichthinder geen sprake is. De huidige hoogteaanduiding geeft de beste mogelijkheden voor inpassing van de toren. Van een gebrek aan bescherming is geen sprake.

Voor wat betreft het draagvlakonderzoek geldt dat de gemeente continu onderzoek doet naar leefbaarheid onder de inwoners van Rotterdam en dus ook de Kop van Zuid. De informatie die daaruit volgt wordt voor meerdere doelen gebruikt, waaronder het opstellen van wijkvisies en diverse uitvoeringsprogramma's. Bij de start voor dit

bestemmingsplan is bepaald welke manier van samenwerking en vorm van participatie voor dit plan ingezet zou worden. Vanwege het karakter en de te verwachten hoofdlijnen van het bestemmingsplan is voor de huidige vorm gekozen.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 16 april 2021 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn acht zienswijzen ingekomen.
De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingediend, zodat reclamanten in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen. Een aantal zienswijzen is van meer technische aard, zoals het opnemen van een dubbelbestemming voor de warmtetransportleiding. Andere zienswijzen gaan over meer stedenbouwkundige keuzen die te maken hebben met verdere verdichting, ruimte bieden aan groei voor kantoren, woningen of cruise en de invloed daarvan op verkeer en leefbaarheid in het gebied.

Samenvatting en beantwoording van de zienswijzen

1 Provincie Zuid-Holland

De Provincie heeft het beoordelingskader vastgelegd in het Omgevingsbeleid. In het vooroverleg is aangegeven dat onvoldoende rekening is gehouden met de betrokken provinciale ruimtelijke belangen. De provincie merkt op dat naar aanleiding daarvan het plan is aangescherpt, maar nog niet genoeg.

1.1 Ook in bestemming 'Centrum – 1' kantoren inperken

De provincie hanteert een selectief locatiebeleid voor kantoren. Uitgangspunt van het provinciaal beleid is dat nieuwe kantoren alleen worden toegelaten binnen de concentratielocaties voor kantoren en binnen de scienceparken. Het onderhavige plangebied is aangemerkt als ontwikkelingslocatie voor kantoren.
Eind juni 2019 heeft de provincie de kantorenvisie van de MRDH aanvaard. In deze aanvaarding is beschreven waar nog plancapaciteit beschikbaar is en waar geschrapt moet worden. Verder is er nauwelijks extra ruimte beschikbaar in de MRDH voor nieuwe plancapaciteit voor kleine kantoren en kantoren op de concentratielocaties. Voor de locatie Kop van Zuid/Rijnhaven is er in de aanvaarde visie 10.325 m^2 b.v.o. voor uitbreiding van kantoren opgenomen.
Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is het plan aangepast. Een groot deel van de beoogde kantoorvoorzieningen is nu uitsluitend via een afwijkingsmogelijkheid toegestaan, met daaraan de voorwaarde gekoppeld dat dit alleen mogelijk is als dit in overeenstemming is met een op regionaal en provinciaal niveau aanvaarde kantorenvisie. De provincie kan daarmee instemmen.

De provincie vindt dat binnen de bestemming 'Centrum – 1' nog te ruime kantoormogelijkheden zijn opgenomen. De aanwezige centrumbebouwing kent diverse functies, zoals wonen, kantoren, hotels. Deze functies zijn enigszins, maar niet volledig uitwisselbaar. Met functieaanduidingen is aangegeven waar wonen, detailhandel, onderwijsgebouwen en bijvoorbeeld hotels zijn toegestaan.

Doordat binnen de gehele 'Centrum – 1' bestemming kantoren worden mogelijk gemaakt is het op basis van de regels mogelijk op de gehele locatie kantoren te realiseren. De provincie is van mening dat ook binnen de bestemming 'Centrum – 1' het aantal vierkante meters kantoorruimte dat wordt mogelijk gemaakt in overeenstemming dient te zijn met de regionaal aanvaarde kantorenvisie. De provincie verzoekt om binnen deze bestemming de kantoormogelijkheden in te perken tot de bestaande kantoormogelijkheden.

Reactie:
Zoals gesteld door de provincie betreft het hier een concentratielocatie, maar het is niet de bedoeling om de plancapaciteit voor kantoren uit te breiden buiten de regionaal en provinciaal aanvaarde kantorenvisie. Inperking tot de bestaande hoeveelheid voor kantoren binnen de bestemming 'Centrum – 1' is daarvoor nodig, waarbij het wel mogelijk is om hiervan af te wijken. De inperking geldt namelijk niet voor kleinschalige zelfstandige kantoren of kantoren met een lokaal verzorgingsgebied en kantoren die passen binnen de aanvaarde visie.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

Toelichting: Paragraaf 4.4.5 aan te vullen met de volgende alinea:
Ook de hoeveelheid kantoren in bestemming 'Centrum – 1' is begrensd op de huidige hoeveelheid ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp, zodat de hoeveelheid niet ongewenst kan uitbreiden door bijvoorbeeld transformatie of gebruikswijziging. De begrenzing geldt niet voor kleinschalige kantoren of kantoren met een lokaal verzorgingsgebied.
Regels: toevoegen aan de specifieke gebruiksregels een sub artikel 3.4.3 Kantoren, luidend "De hoeveelheid kantoren die bestond op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan mag niet worden uitgebreid."
En aan artikel 3.5 een sublid toe te voegen luidend: "Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.4.3 terzake de toegestane hoeveelheid kantoren die primair zijn toegelaten voor:

a. kantoren die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door gedeputeerde staten;
b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een oppervlak van 1.000 m^2 b.v.o. per vestiging;
c. kantoren met een lokaal verzorgingsgebied.

1.2 Aanscherpen bouwregels veiligheid bij plasbrand

Vanwege de externe veiligheid geldt dat aan de Holland Amerikakade binnen een gebied tot 25 meter vanaf de kade geen nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing mag worden toegelaten. De footprint van de Baltimore ligt buiten deze 25 meter, maar de overkraging die op grond van de regels wordt mogelijk gemaakt ligt daarbinnen. Met gebruikmaking van de afwijkingsmogelijkheid voor maatwerk (Artikel 6.34 van de verordening) kan hiermee ingestemd worden, mits een gelijkwaardige veiligheid wordt geboden zoals bij bebouwing buiten de veiligheidszonering (bijvoorbeeld door het treffen van maatregelen aan de gevel).

Op advies van de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR) zijn extra bouwregels opgenomen. De regels stellen dat de gevel bestand moet zijn tegen een hoeveelheid warmtestraling gedurende 60 minuten ten gevolge van een plasbrand. De provincie merkt op dat het advies van de VRR niet volledig is overgenomen in de planregels en verzoekt om de planregel in overeenstemming te brengen met het advies van de VRR.

Reactie:
In het belang van de fysieke veiligheid is het concept ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR). In reactie daarop zijn voor de bestemming 'Centrum – 2' bouwregels opgenomen om het gebouw op de locatie Baltimore te beschermen tegen branddoorslag en brandoverslag als gevolg van een plasbrand. Abusievelijk is daarbij niet aangegeven dat dit ook de constructieonderdelen betreft en gedurende minimaal 60 minuten als gevolg van een plasbrand.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

> Regels: Artikel 4.2.3 lid a. aan te vullen en als volgt te formuleren:
> In het belang van de fysieke veiligheid dienen de gevels, daken, glasoppervlakken en constructieonderdelen die gericht zijn naar de Nieuwe Maas, binnen 25 meter afstand van de oever van de Nieuwe Maas bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux van 15 kW/m^2 gedurende minimaal 60 minuten als gevolg van een plasbrand.

2 HbR, Havenbedrijf Rotterdam N.V.

In 2018 is HbR betrokken bij de startfase, maar het HbR is abusievelijk niet betrokken bij het vooroverleg in 2020. Daarom resteren nog enkele opmerkingen.

2.1 Veiligheidszone van de Nieuwe Maas opnemen op verbeelding

De veiligheidszone van de Nieuwe Maas is in de toelichting en in het onderzoek externe veiligheid opgenomen, maar niet op de verbeelding en in de planregels. Voor het bouwen binnen de veiligheidszone wordt aan de Veiligheidsregio Rijnmond advies gevraagd, echter niet aan de vaarwegbeheerder. HbR verzoekt om de veiligheidszone van de Nieuwe Maas aan de verbeelding en de planregels toe te voegen en voor het bouwen binnen deze zone een verplicht in te winnen advies van de vaarwegbeheerder voor te schrijven in de planregels.

Reactie:
Er bestaat geen bezwaar tegen het opnemen van de veiligheidszone op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

> Toelichting: Invoegen in paragraaf 4.4.11: 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'
> Op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland (artikel 6.21) dient voor gronden langs de Nieuwe Maas een bebouwingsvrije zone te worden aangehouden. Het

opnemen van een aanduiding voor een veiligheidszone voorziet hierin. Binnen de aanduiding geldt een bouwverbod (voor nieuwe bebouwing), waarvan - onder voorwaarden - kan worden afgeweken. Het gaat daarbij onder andere om kleinschalige voorzieningen ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever en voorzieningen noodzakelijk voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen.

Regels: In Hoofdstuk 3 het volgende artikel in te voegen:

xx veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen

xx.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, tevens aangeduid voor een bebouwingsvrije zone.

xx.2 Bouwregels

xx.2.1 Verbod

Op de gronden welke gelegen zijn binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' is bebouwing niet toegestaan.

xx.2.2 Uitzonderingen op verbod

Het verbod bedoeld in artikel xx.2.1 geldt niet voor (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

xx.3 Afwijken van de bouwregels

xx.3.1 Algemeen

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel xx.2.1, indien:

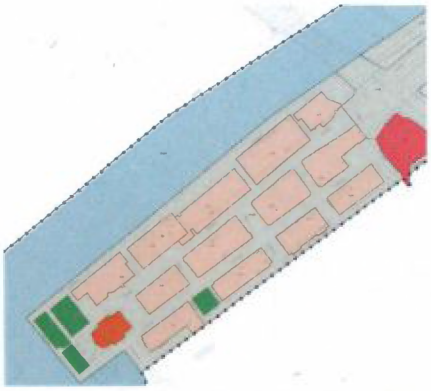
a. er sprake is van een groot maatschappelijk of economisch belang;
b. het kleinschalige voorzieningen betreft ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever;
c. het voorzieningen betreft die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of haven, zoals radarposten en kranen;
d. het bebouwing betreft voor bedrijven die vallen onder artikel 2, eerste lid van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

xx.3.2 Advies

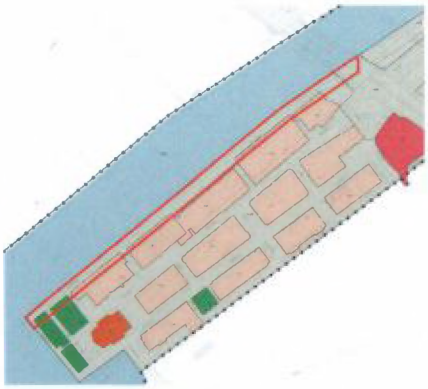
Alvorens vergunning te verlenen wint het bevoegd gezag het schriftelijk advies in van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de beheerder van de vaarweg aan de hand waarvan voorwaarden worden verbonden aan de vergunning ten aanzien van:

a. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden van deze diensten;
b. vluchtmogelijkheden van de risicobron (vaarweg) af;
c. voorkomen van belemmering van het scheepvaartverkeer;
d. de mogelijke effecten van een plasbrand.

Verbeelding: Ter plaatse van de Holland Amerikakade de zone aangeven met een breedte van 25 meter tot aan de kade.



Uitsnede ontwerpbestemmingsplan



Uitsnede voorstel

2.2 Bouwregels opnemen om geurhinder te voorkomen

In het kader van het geuronderzoek is een notitie opgesteld waarin alleen rekening wordt gehouden met geurbronnen binnen het plangebied, te weten de afgemeerde cruiseschepen. Reclamant vraagt om te onderzoeken of er relevante geurbronnen zijn buiten het plangebied die hinder kunnen veroorzaken.
Wat betreft de klachten van de bewoners over de geur van de afgemeerde cruiseschepen wordt geconcludeerd dat het aantal klachten zo gering is dat nieuwe geurgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt kunnen worden binnen het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Het geurbeleid in de Rijnmond is echter gericht op het voorkomen van klachten. Door het realiseren van nieuwe woningen kan het aantal inwoners dat last heeft van geurhinder mogelijk toenemen. Reclamant verzoekt dan ook om in het bestemmingsplan te borgen dat bij de realisatie van nieuwe woningen rekening wordt gehouden met de windrichting en situering ten opzichte van afgemeerde schepen. Concreet betekent dit dat de aanzuigopening van luchtbehandelingsinstallaties van het water afgekeerd wordt, dan wel dat deze opening af te sluiten is als er schepen afgemeerd liggen. Een dergelijke maatregel is ruimtelijk relevant en voorkomt hinderklachten in de toekomst. Door de borging van deze maatregel in het bestemmingsplan gaat reclamant ervan uit dat geen sprake zal zijn van mogelijke maatregelen in de toekomst voor de cruiseterminal om geurhinder te voorkomen.

Reactie/Voorstel:
Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

> Regels: Aan de bebouwingsnormen van de bestemming Centrum – 2 toe te voegen een lid 4.2.2 d.: In het belang van een goed binnenklimaat dient de aanzuigopening van luchtbehandelingsinstallaties van de Nieuwe Maas afgekeerd te zijn, dan wel dient deze opening afsluitbaar te zijn als schepen afgemeerd liggen.

2.3 Inzicht nestgeluid afgemeerde schepen

In het geluidonderzoek is geen rekening gehouden met het nestgeluid van afgemeerde schepen. Wij verzoeken u om het nestgeluid alsnog te betrekken in het onderzoek. Reclamant verzoekt om de geluidwering van de betreffende gevel(s) te dimensioneren op de gecumuleerde gevelbelasting, waaronder het optellen van het geluid van overlappende geluidzones en dit vast te leggen, met als doel het borgen van de leefomgevingskwaliteit.

Reactie:
Voor de benodigde geluidwering is de huidige wetgeving van belang en in de Wet geluidhinder zijn geen normen opgenomen voor nestgeluid. Deze bron is daarom niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De benodigde geluidwering is het verschil tussen de maatgevende geluidbelasting en de vereiste binnenwaarde.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt wel gekeken naar cumulerende geluidbelasting, waarbij ook niet-wettelijke bronnen worden betrokken.
In het kader van het bestemmingsplan is daarom alsnog aanvullend onderzoek gedaan naar de bijdrage van nestgeluid op de ontwikkellocaties in het bestemmingsplan.
In het onderzoek is geconcludeerd dat de bijdrage van nestgeluid relevant kan zijn onder de nieuwe wetgeving van de Crisis- en Herstelwet of de Omgevingswet.
Het aanvullend onderzoek geeft aanbevelingen bij de ontwikkeling van locaties, waaronder de aanbeveling om bij maatregelen rekening te houden met specifieke kenmerken van het nestgeluid (het geluid spectrum). Deze aanbeveling leidt niet tot aanpassing van de bouwregels.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

> Toelichting: Het opnemen van de bijlage 'Memo - Kop van Zuid - Nestgeluid schepen 20210730'.

2.4 Bereikbaarheid voor verkeer inzichtelijk maken

Reclamant vindt het belangrijk dat de ontwikkeling die door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet de kwetsbaarheid vergroot van de huidige functies op de Wilhelminapier. In een 'normale' situatie (pré-corona) treden pieken op door verkeer gerelateerd aan de cruise, evenementen bij Luxor en de hoge spitsvolumes van het autoverkeer op en rond de pier. Het bestemmingsplan maakt niet inzichtelijk wat het effect is van het nieuwe programma op de bereikbaarheid van de pier, op de oeververbindingen in de stad en de doorstroming op de Ruit van Rotterdam.
Reclamant verzoekt deze effecten alsnog in beeld te brengen en te borgen dat een eventuele extra verkeersdruk niet leidt tot beperkingen bij de bestaande bedrijven op de pier en/of beperkingen voor de regionale logistiek en bedrijven in de haven.

Reactie:
Het is inderdaad belangrijk dat de toelichting de effecten van de ontwikkelingen duidelijk maakt. Er is uitvoerig onderzoek gedaan ten behoeve van diverse verkeerskundige en milieuaspecten. De verkeersgegevens en de verkeersmodellen spelen hierin een belangrijke rol en zijn gebruikt voor de milieuonderzoeken.

Verkeersgegevens zijn gegeven in de bijlage bij het akoestisch onderzoek. Het toevoegen van een paragraaf over parkeren, verkeer en bereikbaarheid geeft extra inzicht in de huidige situatie en de effecten van de ontwikkelingen. Zie ook zienswijze 3.8 en 8.5.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

Toelichting: In de toelichting een hoofdstuk 4.3.8 'Parkeren, verkeer en bereikbaarheid' toe te voegen luidende:

Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot meer verkeer. Het beleid van de gemeente Rotterdam is erop gericht om zo veel mogelijk van die groei te laten plaatsvinden op de fiets en in het openbaar vervoer. Hiervoor heeft de gemeente de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA) vastgesteld. Het is relevant om in ogenschouw te nemen dat 40% van de ritten wordt gemaakt met de auto. De meeste verkeersgroei zit in het openbaar vervoer en de fiets.

Bij de voorgenomen ontwikkelingen gelden parkeernormen voor zowel auto's als fietsen. De voorzieningen zullen ondergronds of in de gebouwen worden gerealiseerd. Zie verder 4.4.7 Parkeerregeling.

Voor wat de motorvoertuigen betreft treden er in de huidige situatie pieken op door verkeer gerelateerd aan de cruise, evenementen bij Luxor en hoge spitsvolumes van het autoverkeer in het bijzonder op en rond de Wilhelminapier.

De CruisePortRotterdam en de gemeente proberen de overlast tijdens cruisedagen te beperken. Dit gebeurt onder andere door het bufferen van vrachtauto's. De officiële bufferlocatie ligt nu bij de Waalhaven (eerder was dit bij de Olympiaweg). Vrachtverkeer richting de cruise moet hier bufferen en wordt gebeld door de 'cruiseorganisatie' wanneer er ruimte is om te bevoorraden. In de praktijk gebeurt het geregeld dat leveranciers direct naar de pier komen, waarbij er dus gebufferd wordt op de wegen. Er worden scherpere afspraken gemaakt met de cruise over de communicatie naar de chauffeurs/leveranciers over de bufferlocatie.

Enkele ontwikkellocaties zijn nu nog in gebruik als parkeerterrein of als tijdelijke busterminal voor touringcars voor passagiers van de cruiseschepen. Door de nieuwe ontwikkelingen verdwijnen deze parkeerterreinen en zal er een oplossing moeten worden gevonden voor taxi's en bussen die deze locaties nu gebruiken als buffer. Dat kan door bijvoorbeeld een alternatief te bieden binnen die ontwikkelingen.

In de studiemodellen voor het toekomstige gebouw op locatie Baltimore zijn modellen opgenomen die rekening houden met bufferplaatsen op deze locatie in combinatie met bufferplaatsen op afstand. In overleg met CruisePortRotterdam wordt naar een passende oplossing gezocht.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkelingen is verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. De verkeerscijfers voor de rekenmodellen komen uit het verkeersmodel V-MRDH 2.6. Dit is het verkeersmodel van de metropoolregio Rotterdam – Den Haag. Het is een multimodaal verkeersmodel dat in deze regio wordt gebruikt voor het prognosticeren van verkeer ten behoeve van een bestemmingsplan. Voor dit bestemmingsplan zijn alle ontwikkelingen van het bestemmingsplan vertaald naar verkeersaantallen.

Uit dit onderzoek blijkt dat realisatie van de bouwplannen in de zogenaamde 'worstcase'-situatie op een gemiddelde weekdag leidt tot een verkeersgeneratie van 15.700 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm voor wegvak 694551) voor het schiereiland Wilhelminapier. In de huidige situatie is sprake van een verkeersgeneratie van 13.400 mvt/etm (6.700 mvt op en 6.700 mvt af, afgerond op honderdtallen).

Door de voorgenomen ontwikkelingen neemt het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal voor een gemiddelde weekdag op dit deel van het wegennet met ongeveer 2.300 toe. Deze toename is vooral merkbaar op de Wilhelminakade aan het begin van de Wilhelminapier.
Op de ontsluitingswegen in de nabijheid van het plangebied, zoals de Erasmusbrug, Stieltjesstraat en Posthumalaan, is sprake van een toename van 1 tot 5%. Deze toename is niet merkbaar. Rotterdam groeit in inwoners en bedrijvigheid, maar door de bestaande verkeersdruk groeit het verkeer niet zo hard als de ruimtelijke ontwikkelingen.
De ontwikkelingen hebben uiteindelijk ook een effect op de op- en afritten naar de ruit van Rotterdam. De Kop van Zuid is een centraal gelegen gebied tussen de verschillende uitvalsroutes naar de ruit van Rotterdam. Verkeer van de Kop van Zuid neemt verschillende op- en afritten, afhankelijk van de windrichting van hun herkomst en bestemming. Het verkeersmodel wijst uit dat het meeste verkeer (9% van het Kop van Zuid verkeer) de op- en afrit naar de A16 bij de IJsselmondse Knoop neemt. Dit zijn circa 300 ritten per etmaal, waarvan er circa 30 in het drukste spitsuur zitten. Dit komt neer op 2% van het verkeer op de oprit van de A16 richting het zuiden.

Verkeerseffect cruise
Om het effect van de verkeersomvang van de cruise in beeld te brengen is gebruik gemaakt van informatie uit een steekproef waarbij de verkeersintensiteiten bij op- en afrijden van de Wilhelminapier tussen cruisedagen en niet-cruisedagen zijn vergeleken. Het beeld geeft aan dat de omvang van het verkeer per etmaal nagenoeg gelijk is, met of zonder aanleg van een cruiseschip: Het aanleggen van een cruiseschip heeft meerdere effecten, die elkaar per saldo neutraliseren. De gemeente neemt maatregelen om een cruiseaanleg mogelijk te maken. Zo maken we in de huidige situatie het parkeerterrein bij het havenbedrijf vrij om ruimte te maken voor het verkeer dat aangetrokken wordt door de cruise, vooral extra taxi- en busritten. Het effect van minder vrije parkeerplaatsen is ongeveer even groot als de aantrekkende werking van het cruiseschip.
Bovenstaande laat zien dat de gebruikte verkeerscijfers voor het akoestisch onderzoek passend zijn, onafhankelijk van het aantal calls voor de cruise, omdat in de huidige situatie parkeerterreinen op de pier vrijgemaakt kunnen worden.
Bij ontwikkeling van deze locaties is het mogelijk om structureel extra ruimte op te nemen ten behoeve van het huidige gebruik, met EN zonder de cruise. Dat kan bijvoorbeeld door ruimte voor extra parkeerplaatsen en een gebouwde busterminal te gebruiken, maar kan ook op manieren met een meer dubbel grondgebruik en flankerende maatregelen, zoals deze ook nu getroffen worden. Het is niet nodig om dit flankerend beleid vast te leggen in een bestemmingsplan.

3 Reclamant 3

Reclamant, bewoner van de Wilhelminapier, merkt op dat de gemeente hoge ambities heeft (klimaat, leefbaarheid in een compacte stad, gewilde woon- en werkmilieus, recreatief landschap. Daarmee zet Rotterdam de visie voort die ook de inzet is van de Stadsvisie Rotterdam 2030 (2007), met de rivier als bindend element.
Reclamant geeft aan dat het met de regels uit het huidige bestemmingsplan (2009) mogelijk is om van de Wilhelminapier het in de Stadsvisie gewenste meest glossy gemengd binnenstedelijke gebied van Rotterdam te maken.

Reclamant constateert dat slechts een deel van de potentie van de Wilhelminapier werkelijkheid is geworden. De Wilhelminapier is hard, hittegevoelig en heeft een hoge woningdichtheid. Het ontwerpbestemmingsplan zal de situatie verslechteren.
Het staat meer bouwvolume toe dan het huidige plan en faciliteert het behoud van de zeecruise in het plangebied en het nog vaker afsluiten van de Holland Amerikakade voor het publiek.
De voorschriften uit het huidige plan die woonmilieu en verblijfskwaliteit moeten garanderen zijn verdwenen. De cruisefaciliteiten zijn leidend geworden voor de ontwikkeling van de Wilhelminapier, het perspectief van een stedelijk parklandschap raakt steeds verder weg, dat van een stedelijke woestenij steeds dichterbij.

Thema: aantrekkelijke kades Wilhelminapier
Om de Wilhelminapier aantrekkelijker te maken om te wonen, werken en verblijven en om de Rotterdamse economie te versterken geeft reclamant de volgende zienswijzen.

3.1 Benoem en bescherm de speciale rol van alle kades
Het is nodig om de speciale rol van alle kades van de Wilhelminapier te benoemen en vervolgens te beschermen om een stedelijk parklandschap te realiseren. Ook is het nodig om het openbare karakter van alle kades van de Wilhelminapier aan te geven. En expliciet te maken dat alleen activiteiten die het openbare karakter versterken zijn toegestaan. Niet bebouwde ruimte dient openbaar toegankelijk te zijn.
Het bestemmingsplan moet regels geven voor de kwaliteit voor niet bebouwde ruimte.

Reactie:
De kades zijn voor het grootste deel van de tijd openbaar toegankelijk. In het bestemmingsplan is aangegeven dat ze onbebouwd blijven. De inrichting zelf wordt niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Daarmee houden we flexibiliteit in de inrichting. Bij de inrichting en de gewenste vergroening van het gebied zal wel rekening gehouden moeten worden met de kadeconstructie die zich onder het maaiveld bevindt.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.2 Verlaag de maximale bouwhoogte tot 120 meter
Het toevoegen van bouwvolume verslechtert de huidige situatie. De Wilhelminapier wordt harder en hittegevoeliger met een hogere woningdichtheid. Het verlagen van de maximale bouwhoogte tot 120 meter biedt meer perspectief.

Reactie:
Gezien de grote vlakte met water rondom de Wilhelminapier en de ligging aan de stadsas die in de Hoogbouwvisie is aangegeven als hoogbouwzone, zijn de bouwhoogten zoals aangegeven in het ontwerp passend op deze locatie. De openbare ruimte zal hierdoor niet harder worden. De gemeente is juist bezig de openbare ruimte te verzachten door meer bomen te planten en groenvoorzieningen aan te leggen.
Door hogere bebouwing zal meer schaduw ontstaan, dus deze bebouwing versterkt het hitte-effect niet.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.3 Pas het gemeentelijk toerismebeleid toe

Reclamant vraagt om het gemeentelijk toerismebeleid toe te passen, zoals geformuleerd in de Toerismevisie Te gast in Rotterdam: Een nieuwe kijk op toerisme: stimuleer horeca die de in de toerismevisie gewilde "frontrunners" aantrekt; weer en beëindig zo spoedig mogelijk horeca en andere activiteiten die gericht zijn op massatoerisme; weer en beëindig zo spoedig mogelijk vormen van toerisme die een groot beslag leggen op de openbare ruimte.

Reactie:
Rotterdam (het college) heeft in maart 2020 zijn eerste Visie Toerisme 'Te gast in Rotterdam' gepresenteerd.
De uitgangspunten van de visie zijn vertaald in handelingsperspectieven, waarvan sturen op doelgroepen met hotelbeleid en mobiliteit duidelijk invloed hebben op het bestemmingsplan. Ook het handelingsperspectief dat de toeristische sector bijdraagt aan CO_2-reductie: zeecruise. We gaan in overleg met partijen in de stad over een voorstel voor de toekomst van de zeecruise op de Wilhelminapier, waarbij we aandacht besteden aan wat het de stad oplevert.
Het nieuwe gemeentelijk toerismebeleid is onderdeel van het handelen en wordt toegepast.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.4 Benoem en behoud zichtlijnen van kade tot kade op maaiveldniveau

Het huidige plan geeft voorschriften die de topografische kwaliteit, een pier met aan twee kanten water, op maaiveldniveau ervaarbaar moeten maken. Geeft ook regels voor transparantie en mogelijke doorgang op de begane grond van gebouwen in de middenzone van de Wilhelminapier. Deze voorschriften zijn nu verdwenen, maar zijn nog steeds nodig.

Reactie:
Deze zichtlijnen zijn inderdaad heel belangrijk voor de ervaring van het verblijven op de smalle pier. De beschrijving in hoofdlijnen uit het vorige plan heeft op meerdere plekken gezorgd voor transparantie en mogelijke doorgang op de begane grond van gebouwen. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de bouwplannen worden nadere eisen voor het behoud van zichtlijnen van kade tot kade opgenomen.
De stedenbouwkundige randvoorwaarden maken geen deel uit van het bestemmingsplan, maar zijn onderdeel van de uitvoering van een bestemmingsplan.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Thema: ruimtelijke effecten zeecruise aan de Wilhelminapier
Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk dat de zeecruise aan de Wilhelminapier blijft. De gemeente lijkt op het aanblijven ervan en zelfs groei aan te sturen. Het aanmeren van cruiseschepen aan de Holland Amerikakade had in 2019, het laatste jaar voor de pandemie, al vergaande ruimtelijke effecten. Doorgaan met de zeecruise zal dat nog meer hebben. Het aantal cruiseschepen in Rotterdam neemt al jaren toe, naar meer dan 100 in 2019. Zonder tussenkomst van de pandemie zou de kade in 2020 in de periode april-september op 70 dagen zijn afgesloten. Dat is bijna 40% van alle dagen in die periode. Van de 22 zaterdagen in mei-september zou de kade 17 keer afgesloten zijn geweest. Dat is bijna 80% van alle zaterdagen in die periode.
Op de informatiebijeenkomst is gesteld dat rekenmodellen laten zien dat de problemen oplosbaar zijn. Die stelling is niet te verifiëren. In het bestemmingsplan ontbreekt het verkeersmodel, inputvariabelen, uitkomsten en de stelling wanneer het gewenste doel al dan niet bereikt wordt.
Op navraag stelt de gemeente dat in de modellen voor het verkeer rekening is gehouden met het huidige aantal aan te meren cruiseschepen, taxi's, touringcars, vrachtwagens.

3.5 Aanwezigheid zeecruise staat stedelijk parklandschap in de weg
De Holland Amerikakade is een bijzonder geliefde kade bij Rotterdammers van alle leeftijden en mensen die de stad bezoeken. De kade biedt het beste uitzicht op de Erasmusbrug en de noordoever, biedt ruimte en rust midden in een jachtige stad en is een prachtige plek om de gebouwen op de Wilhelminapier te bewonderen.
De kade heeft een enorme potentie om een belangrijke rol te spelen in het stedelijke parklandschap. De kade biedt ook een unieke mogelijkheid voor horeca met uitzicht op of terras aan de Nieuwe Maas.
Tijdens de aanwezigheid van een cruiseschip wordt de Holland Amerikakade afgesloten voor publiek. Dit is een schril contrast met de voorwaarde om niet bebouwde ruimte openbaar toegankelijk te houden ter vergroting van de verblijfsruimte en -kwaliteit. Met verwijzing naar voorschrift 1 van het huidige bestemmingsplan voor het plangebied (plankaart 11).

Reactie:
De kade blijft openbaar toegankelijk, maar wordt op de dagen dat er een cruiseschip aanmeert gedeeltelijk afgesloten. Over een gedeelte van de kade kan nog steeds worden gewandeld. In plaats van het uitzicht over de stad heeft men dan zicht op de majestueuze cruiseschepen. Deze zijn ook een karakteristiek onderdeel van de havenstad.
Op de kop van de Wilhelminapier, het Koninginnehoofd is het weidse uitzicht over de stad altijd te ervaren.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.6 Aanwezigheid zeecruise maakt de Maaszijde Wilhelminapier doods

Met een afgesloten kade zal de gewenste band tussen noord- en zuidoever van de Nieuwe Maas in het centrum niet kunnen ontstaan. De Wilhelminapier zal zich naar de Rijnhaven wenden, omdat bewoners en andere gebruikers niet gewenst zijn op de Holland Amerikakade. Bovendien wordt de kade bijzonder onaantrekkelijk als er vrachtwagens met goederen staan voor het laden van een cruiseschip. Hoe vaker dit gebeurt hoe onaantrekkelijker de situatie.

Reactie:

De band tussen de noord- en zuidoever van de Nieuwe Maas ontstaat vooral door de Erasmusbrug die de verbinding vormt. Aangezien de Nieuwe Maas door zijn grote breedte zeer bijzonder is, zal de tweezijdige oriëntatie van de Wilhelminapier zeker overeind blijven. Bewoners en gebruikers zijn absoluut ook gewenst op de Holland Amerikakade. De cruiseschepen zijn een bijzondere toevoeging aan de stad en versterken de aantrekkelijkheid van de kade voor bezoekers. De expeditie die plaatsvindt op de kade is noodzakelijk en hoort bij deze functie.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.7 Twee cruiseschepen op hetzelfde moment is zeer ongewenst

De gemeente streeft ernaar dat op de toekomstige locatie van de cruise twee grote schepen op hetzelfde moment aangemeerd kunnen liggen. De kade van de Wilhelminapier is voor twee grote schepen 120 meter (!) te kort. Vanaf het Koninginnehoofd en Hotel New York is de noordoever volstrekt onzichtbaar geworden Het bijzonder geliefde Koninginnehoofd wordt duidelijk minder aantrekkelijk.
De aanwezigheid van zeecruise met meer en grotere cruiseschepen zal de doodsteek zijn voor deze in potentie prachtige kade.
Gezien de verwachte groei van de cruisesector, de groei van de grootte van de relevante cruiseschepen en de wens van de gemeente om dubbele calls te faciliteren is het onverstandig om uit te gaan van de situatie in 2019. Een conservatieve schatting van het jaarlijkse aantal calls in 2030 zou 200 zijn en daarna verdere groei tot 300 in 2040. Bovendien is het nodig om rekening te houden met een toename van het aantal passagiers per call (tot 3000 in 2030 en tot 4000 in 2040).
Zo veel calls en passagiers kunnen de Wilhelminapier en zijn bewoners en gebruikers niet aan.

Reactie:

Het aanmeren van twee schepen is nu al mogelijk. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een tijdelijke boei. Als er in de toekomst vaker twee grote schepen tegelijk afmeren, dan maakt dat een definitieve oplossing in de vorm van een extra afmeerpaal noodzakelijk. Dat bij het afmeren van grote schepen het zicht op de kade deels verdwijnt klopt, maar dat is slechts beperkt in tijd. Daartegenover staat juist een hoge attractiewaarde van de aangemeerde schepen. We verwachten dat bij het aanmeren van grotere cruiseschepen het gebruik van en het zicht op de kade nog steeds in ruim voldoende mate mogelijk blijft.

Het is de verwachting dat er sprake zal zijn van groei van de cruise, ook na corona. Of de Wilhelminapier dat qua leefbaarheid aankan wordt niet met het bestemmingsplan geregeld. Dat is een separate bestuurlijke afweging.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.8 Ontwerp geeft geen inzicht in gevolgen voor verkeer

De verkeersintensiteit op en rond de Wilhelminapier is een grote bron van ergernis voor de bewoners van de Wilhelminapier, vooral tijdens de ochtend- en avondspits, als er voorstellingen zijn in de Nieuwe Luxor, feesten worden georganiseerd in de Cruise Terminal of als er een of twee cruiseschepen aan de kade liggen. In het interne rapport Een Studie naar Toekomstige Cruiselocaties van gemeente en Havenbedrijf uit 2015 wordt de "landzijdige afhandeling" als een van de potentiële belemmeringen gezien voor het continueren van de zeecruise aan de Wilhelminapier. Ook werd in dat rapport de zorg om de bereikbaarheid van het gebied door de hulpdiensten expliciet benoemd. Vrachtwagens staan te wachten in de "buffer" totdat ze de kade of de Baltimore parkeerplaats op kunnen. De buffer is de doorgaande weg, tussen huizen en kantoren. De in de buffer staande vrachtwagens blokkeren de weg voor de touringcars en het overige verkeer. De buffer is een ineffectieve en onaantrekkelijke manier om het chronische ruimtegebrek op de pier aan te pakken.
Het ontwerpbestemmingsplan geeft geen inzicht in de gevolgen voor het verkeer op en rond de Wilhelminapier. Er is geen bijlage over de verwachte verkeersintensiteit op en rond de Wilhelminapier.
Op de informatiebijeenkomst is gesteld dat rekenmodellen laten zien dat de problemen oplosbaar zijn. Die stelling is niet te verifiëren. In het bestemmingsplan ontbreekt het verkeersmodel, inputvariabelen, uitkomsten en de stelling wanneer het gewenste doel al dan niet bereikt wordt.

Reactie:
Het is inderdaad belangrijk dat de toelichting de effecten van de ontwikkelingen duidelijk maakt. Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar diverse verkeerskundige en milieutechnische aspecten. De verkeersgegevens en de verkeersmodellen spelen hierin een belangrijke rol en zijn gebruikt voor de milieuonderzoeken.
Verkeersgegevens zijn gegeven in de bijlage bij het akoestisch onderzoek. Met het toevoegen van een paragraaf over parkeren, verkeer en bereikbaarheid in de toelichting wordt extra inzicht gegeven in de huidige situatie en de effecten van de ontwikkelingen.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen, zoals ook voorgesteld bij zienswijze 2.4.

4 VOF PhilHavana

Reclamant treedt op namens de ontwikkelaar van gebouw De Sax op locatie Philadelphia en Havana.

4.1 Akoestisch onderzoek houdt geen rekening met verkeersbesluit

Aan het ontwerpbestemmingsplan is in bijlage 3 het akoestisch onderzoek van 19 maart 2021 toegevoegd. Dat onderzoek is niet gebaseerd op de actuele verkeersituatie. Het bevat geluidwaarden op gevels die substantieel hoger zijn dan de geluidwaarden ten tijde van het akoestisch onderzoek uit 2007. Het akoestisch onderzoek uit 2007 is een bijlage bij het nu geldende bestemmingsplan.
Recent (20 juli 2020) is een verkeersbesluit genomen waarbij de Otto Reuchlinweg een 30 km/uur weg is geworden. Het akoestisch onderzoek van 19 maart 2021 gaat nog uit van 50 km/uur en is daarmee niet gebaseerd op de actuele situatie. Reclamant verzoekt om het akoestisch onderzoek te actualiseren. Voor het ontwerp van het project De Sax gaat reclamant uit van de uitgangspunten die verbonden zijn aan 30 km/uur.

Reactie:
Er is een update uitgevoerd van het akoestisch onderzoek. Die update houdt rekening met het recente verkeersbesluit voor het instellen van de maximumsnelheid van 30 km/uur voor diverse wegvakken op de Wilhelminapier. In de update zijn de geluidwaarden op de gevels substantieel lager dan eerder berekend.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan aan te passen als volgt:

Toelichting: De bijlage bij de toelichting te vervangen door het nieuwe akoestisch onderzoek van 20210728.
In subparagraaf 6.4.3.1 de tabel te vervangen door de nieuwe tabel (7) uit het akoestisch onderzoek en de conclusie in de laatste alinea te vervangen door:
"Uit de tabel blijkt dat de voorkeurswaarde (48 dB) op locatie CG niet wordt overschreden. Uit de tabel blijkt verder dat de voorkeurswaarde (48 dB) op de overige ontwikkellocaties wordt overschreden vanwege één of meerdere zoneplichtige wegen. De maximaal toelaatbare geluidbelastingen vanwege een stedelijke weg voor woningen (63 dB) wordt daarbij niet overschreden."
De tekst van subparagraaf 6.4.4 over Cumulatie geluid te vervangen door:
"De voorkeurswaarde (48 dB) wordt op locatie CG niet overschreden. Op de overige ontwikkellocaties wordt de voorkeurswaarde vanwege één of meerdere wegen overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelastingen vanwege een stedelijke weg voor woningen (63 dB) wordt daarbij niet overschreden. Maatregelen zijn gewenst.
De cumulatieve geluidbelasting, zonder aftrek conform artikel 110g van de Wgh, vanwege alle onderzochte zoneplichtige wegen is op alle ontwikkellocaties hoger dan 53 dB. De plandrempel van 53 dB, zoals genoemd in het Rotterdams Actieplan geluid 2019-2023, wordt bij deze locaties overschreden.
Indien geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen (kunnen) worden getroffen om de geluidbelasting tot voorkeurswaarde voor de geluidbelasting (48 dB) terug te brengen, wordt geadviseerd om hogere waarden aan te vragen bij het college van burgemeester en wethouders."
En in paragraaf 6.4.5 over Ontheffingsbeleid Rotterdam de alinea over Wegverkeer te

vervangen door de volgende tekst:
"De gecumuleerde geluidbelasting inclusief aftrek conform artikel 110g van de Wgh is vanwege de zoneplichtige wegen bij de locaties per bouwlaag berekend en weergegeven in de laatste kolom van bijlage 5 uit het akoestisch onderzoek. Uit de genoemde bijlage blijkt dat

- LV: een deel van de noordelijke gevel (oostelijke zijde richting Erasmusbrug) is niet geluidluw;
- HV: de noordoostelijk en een deel van de noordwestelijk gelegen gevels zijn niet geluidluw op de hogere bouwlagen (vanaf 40 meter hoogte). Overige geveldelen zijn geluidluw;
- WH: de gevels aan de zuid- en westelijke zijden zijn geluidbelast. Evenals een groot deel van de noordelijke en oostelijk gelegen geveldelen op de hogere bouwlagen. Een groot deel van de gevel gericht op het binnenplein van het Wilhelminahof is geluidluw.

Alle gebouwen beschikken over minimaal één geluidluwe zijde en voldoen daarmee aan het ontheffingsbeleid. Realisatie van woningen die eenzijdig gericht zijn op 1 gevelzijde vraagt op locatie LV, HV, en WH de nodige aandacht. Bij de uitwerking van de woningen in een bouwplan is de ontwikkelaar verplicht om ervoor zorg te dagen dat in het uiteindelijke ontwerp iedere woning over een geluidluwe gevel beschikt."
En in subparagraaf 6.4.6.1 over Hogere waarden en ontheffingsbeleid de tabel te vervangen door de nieuwe tabel (10) uit het akoestisch onderzoek en de alinea over wegverkeer aan te passen als volgt:
"Alle gebouwen beschikken over minimaal één geluidluwe zijde en voldoen daarmee aan het ontheffingsbeleid. Realisatie van woningen die eenzijdig gericht op een gevelzijde zijn, vraagt op alle locaties de nodige aandacht."

4.2 Akoestisch onderzoek houdt geen rekening met sanering industrielawaai

Reclamant gaat voor het overige weg- en industrielawaai uit van het akoestisch onderzoek behorend bij het nu geldende bestemmingsplan. Dit onderzoek uit 2007 geeft voor wat betreft industrielawaai een overschrijding met 1 dB aan op een beperkt deel van de Philadelphia-gevel. Gezien het feit dat het om een marginale overschrijding van 1 dB gaat op een beperkt deel van het gebouw zou reclamant hiervoor ontheffing gevraagd hebben. Uit het akoestisch onderzoek van 19 maart 2021 blijkt het industrielawaai echter 55 dB te zijn op vrijwel alle zuidoost- en zuidwestgevels van zowel de Philadelphia als Havana. Reclamant begrijpt niet dat het saneringsprogramma van de afgelopen 14 jaar niet geleid heeft tot een verlaging van het industrielawaai, maar tot een verhoging. Reclamant maakt daarom bezwaar tegen de uitkomsten van het akoestisch onderzoek van 19 maart 2021 en verzoekt de berekeningen te herzien en/of aanvullende maatregelen te treffen op de locaties waar het industrielawaai wordt veroorzaakt.

Reactie:
Zoals aangegeven bij zienswijze 4.1 is er een update uitgevoerd van het akoestisch onderzoek. Die update houdt rekening met het saneringsprogramma dat is vastgesteld en uitgevoerd. Ook is inmiddels een aantal bedrijven vertrokken en zijn de vergunningen van de overige bedrijven op dit industrieterrein aangepast. Als gevolg hiervan is de geluidbelasting op de aanwezige woningen rond dit industrieterrein beperkt. In de update zijn de geluidwaarden op de gevels substantieel lager dan eerder berekend.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan aan te passen als volgt:

Toelichting: De tekst van subparagraaf 6.4.3.2 te vervangen door de volgende tekst:
"De geluidbelasting vanwege het industrieterreinen Waal- en Eemhaven en Maas- en Rijnhaven voldoet aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe woningen."
En in paragraaf 6.4.5 over Ontheffingsbeleid Rotterdam de alinea over industrie te vervangen door de volgende tekst:
"De voorkeurswaarde vanwege industrielawaai wordt op de locaties niet overschreden. Alle locaties zijn geluidluw vanwege industrielawaai."
En in subparagraaf 6.4.6.1 over Hogere waarden en ontheffingsbeleid de alinea over industrie aan te passen als volgt:
"De geluidbelasting vanwege het industrieterrein Waal- en Eemhaven en Maas- en Rijnhaven voldoet aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe woningen."

4.3 Extra bouwregels zijn niet nodig vanwege sanering geluid

Reclamant is met gemeente overeengekomen om bij de ontwikkeling van De Sax een eenzijdige georiënteerde woning- en gevelindeling aan te houden. Die indeling zou planologisch mogelijk gemaakt moeten worden met het nieuwe bestemmingsplan.
Bij deze woning- en gevelindelingen kunnen geen geluidluwe gevels en/of geveldelen en evenmin geluidluwe buitenruimten worden gerealiseerd. Ook is het niet mogelijk dat ten minste een slaapkamer aan de minst geluidbelaste zijde wordt gesitueerd, omdat er maar één gevelzijde is. Dat geldt ook voor andere geluidgevoelige ruimten.
Gelet hierop kan niet aan de bouwregels zoals opgenomen in artikel 6.2.2 onder b en c worden voldaan. Deze bouwregels zijn volgens reclamant ook niet nodig, omdat het geluidonderzoek (en het besluit hogere grenswaarden) niet gebaseerd is op het actuele verkeersbesluit en er evenmin rekening is gehouden met de sanering van het industriegeluid. Als wel met dit verkeersbesluit en deze sanering rekening zou zijn gehouden, dan zou de conclusie anders zijn geweest en was er geen noodzaak geweest voor die bouwregels.
Reclamant gaat bij de verdere uitwerking van De Sax dus uit van het verkeersbesluit van 20 juli 2020. Ook gaat reclamant ervan uit dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn vanwege (industrie-) geluid aan de gevels, buitenruimtes en woningindeling en dat de desbetreffende regelingen in het ontwerpbestemmingsplan en Besluit hogere grenswaarden voor het project De Sax zullen komen te vervallen. Het project is anders ook niet haalbaar en daarmee niet uitvoerbaar.

Reactie:
Zoals aangegeven bij de reactie op zienswijze 4.1 en 4.2 geeft de update van het akoestisch onderzoek geluidwaarden op de gevels die substantieel lager zijn dan eerder berekend. Het blijft echter nog steeds nodig om een procedure hogere waarden te doorlopen, omdat de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer een paar decibel hoger ligt dan de voorkeurswaarde van 48 dB(A).
De opgenomen bouwregels over buitenruimte en woningindeling volgen het Rotterdamse ontheffingsbeleid. Zoals gesteld in artikel 6.3 van de regels kunnen burgemeester en wethouders van deze bouwregels gemotiveerd afwijken bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

De overeenkomst tussen reclamant en gemeente om bij de ontwikkeling van De Sax een eenzijdig georiënteerde woning- en gevelindeling aan te houden is gebaseerd op deze afwijkingsmogelijkheid en is derhalve planologisch mogelijk gemaakt.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5 Warmtebedrijf Rotterdam

Reclamant is beheerder van de warmtetransportleiding gelegen binnen het bestemmingsplan.

5.1 Warmteleiding beschermen in kader van externe veiligheid

Reclamant geeft aan dat warmtetransportleidingen niet vallen onder de wetgeving van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (BevB). Desondanks vraagt reclamant om deze leidingen in ogenschouw te nemen met betrekking tot de "Externe Veiligheid". Bij een eventuele lekkage van de leidingen is de kans op ernstig tot zeer ernstig letsel bij omstanders zeer aannemelijk.
De warmtetransportleiding van reclamant valt in een bepaalde categorie van gevaarlijke stoffen en wordt geopereerd onder druk (max. 25 bar) met hoge temperaturen (max. 120°C). Elke verandering of verstoring in de omgeving kan ernstige gevolgen hebben. Het werken aan en om deze leidingen kan daarom alleen onder strikte voorwaarden plaatsvinden. Reclamant vraagt om een regeling op te nemen om de leiding en de omgeving te beschermen.

Reactie / Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

Toelichting: Aan paragraaf 4.4.11 de volgende alinea toevoegen:
'Leiding – Warmte'
In het plangebied ligt een warmtetransportleiding van het Warmtebedrijf Rotterdam. Ter bescherming van de leiding is de leiding met een zone van vijf meter vanuit het hart van de voedende en de retourgaande transportleiding bestemd met een dubbelbestemming 'Leiding – Warmte'. Er geldt een verbod waarvan na advies kan worden afgeweken.
Regels: Aan de regels toe te voegen de bestemming 'Leiding – Warmte' luidende:
Artikel xy Leiding - Warmte
xy.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Leiding - Warmte' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor ondergrondse warmtetransportleidingen, inclusief de bijbehorende voorzieningen alsmede voor de hierbij behorende belemmeringenstroken.
xy.2 Bouwregels
xy.2.1 Verbod
Op de voor 'Leiding - Warmte' bestemde gronden mag, in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan 'Leiding - Warmte' en voor zover niet uitgezonderd in artikel xy, niet worden gebouwd.
Xy.2.2 Uitzondering op verbod
Het bouwverbod bedoeld in xy.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Leiding - Warmte' en (vervangende nieuwbouw van)

bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

xy.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie 'Leiding - Warmte' mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m3 en niet hoger dan 3 meter.

xy.3 Afwijken van de bouwregels

xy.3.1 Omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen waarbij wordt afgeweken van het bepaalde in lid xy.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere toegelaten bestemming(en) dan 'Leiding - Warmte', mits het belang van de leiding hierdoor niet wordt geschaad.

xy.3.2 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

xy.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

xy.4.1 Verbod

Op de voor 'Leiding - Warmte' bestemde gronden is het verboden zonder schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen/rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
b. het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
e. het verrichten van grondroerwerkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
h. het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen afvalstoffen.

xy.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Het bepaalde in artikel xy.4.1 geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren, alsmede graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken.

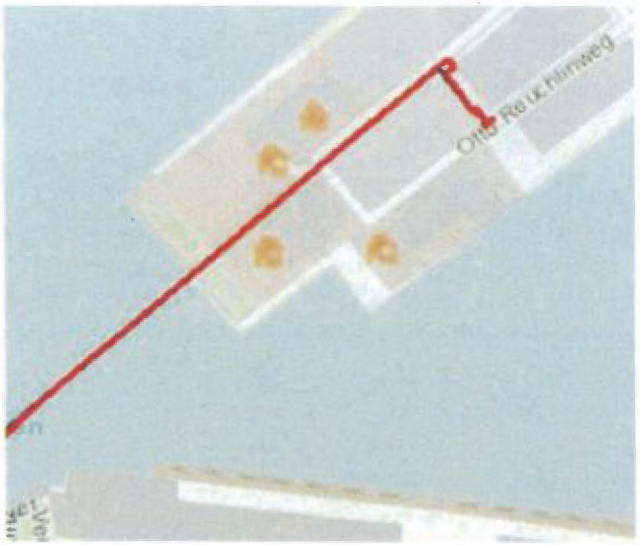
xy.4.3 Omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid xy.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leidingen of het goed functioneren ervan.

xy.4.4 Advies

Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Verbeelding: Op de verbeelding de dubbelbestemming 'Leiding – Warmte' aan te geven, op de locatie zoals onderstaand gegeven.



Uitsnede voorstel

6 Nauta Dutilh Advocaten, namens Pathé Theaters B.V. te Amsterdam

Pathé Theaters B.V. exploiteert buiten het plangebied twee bioscopen in Rotterdam.

6.1 Meer dan voldoende bioscopen in Rotterdam

Reclamant is van mening dat in Rotterdam op dit moment al meer dan voldoende bioscopen aanwezig zijn. Reclamant maakt uit de toelichting op dat het niet de bedoeling van de gemeente is om bioscopen in het plangebied toe te voegen.
In de bestemming 'Centrum – 1' is sprake van een beschrijving van de huidige situatie waar slechts in beperkte mate verschuivingen zullen plaatsvinden. Terwijl op de gronden van de bestemmingen 'Centrum – 2', 'Centrum – 3' en 'Cultuur en ontspanning' onder meer de functie 'cultuur' of 'cultuur en ontspanning' is toegestaan. Bovenstaande geldt ook voor de gronden met 'Centrum – 1' en 'Centrum – 5' waar op grond 'maatschappelijke voorzieningen' de functie 'cultuur' is toegestaan.
Op basis van de regels kan op die gronden dus onder meer een bioscoop worden gevestigd. Omwille van rechtszekerheid en in het belang van een goede ruimtelijke ordening vraagt reclamant om het gebruik voor bioscopen expliciet uit te sluiten in de aangehaalde omschrijvingen.

Reactie:
In het plan is sprake van globale centrumbestemmingen die meerdere functies bevatten voor optimale flexibiliteit in een dynamisch stedelijk gebied. In het nieuwe bestemmingsplan is aangesloten bij de planologische mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan. Daarbij blijft de functie bioscoop, in welke hoedanigheid dan ook, een wenselijke functie in dit dynamisch stedelijk gebied.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

7 KPN B.V.

Het hoofdkantoor van reclamant ligt in het plangebied. Reclamant is huurder van het gebouw waar per dag 1.000 tot 1.500 mensen hun plek vinden. Reclamant maakt zich zorgen over geluidhinder, verkeersveiligheid en stikstofuitstoot.

7.1 Gemeente moet toezien op naleving eisen geluidhinder

Reclamant vindt de huidige geluidbelasting op het gebruikte pand al hoog. Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de voorkeurwaarden m.b.t. geluid worden overschreden. Dit is nu al het geval. In de toekomst zal dit meer zijn vanwege toename verkeer en bewoners. Ook tijdens de bouwwerkzaamheden zal sprake zijn van een hogere geluidbelasting. De gemeente moet erop toezien dat de wettelijke eisen ten behoeve van (preventie van) geluidhinder worden nageleefd en waar mogelijk maximaal worden gemitigeerd, zodat de geluidoverlast minimaal is voor bewoners en gebruikers van de panden in het plangebied.

Reactie:
De gemeente hecht grote waarde aan preventie van geluidhinder. Het akoestisch onderzoek laat zien dat het (ontwerp)bestemmingsplan is getoetst aan wettelijke geluidbronnen en aan het Rotterdamse ontheffingsbeleid. Het ontheffingsbeleid biedt onder voorwaarden ruimte om hogere waarden vast te stellen (hoger dan de voorkeurswaarden) en extra regels op te nemen in het bestemmingsplan. Die ruimte geldt ook voor dit bestemmingsplan. Niet alleen is het ontwerp getoetst aan wettelijke geluidbronnen, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is in het akoestisch onderzoek ook ingegaan op de invloed van niet-wettelijke geluidbronnen. In de toelichting van het bestemmingsplan is geconcludeerd dat ook in de toekomst sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

7.2 Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

De Wilhelminapier heeft slechts één weg als toegang en die loopt langs het pand van reclamant. Als gevolg van de verdichting van het plangebied zal de verkeersveiligheid nog verder onder druk komen te staan: het aantal voetgangers, fietsers en auto's zal toenemen. Reclamant hecht er veel waarde aan dat medewerkers van KPN, bewoners en bezoekers zich veilig en vrij kunnen blijven bewegen in het gebied.
Daarnaast zal de gemeentelijke handhaving enorm toenemen als gevolg van toenemende verkeersdrukte en gebrek aan fiets- en autoparkeerplaatsen. Nu al ervaart reclamant overlast en dat zal toenemen door de verdichting.
Reclamant benadrukt het belang van de bereikbaarheid van parkeergarage en gebouw en heeft zorgen over de logistieke routing tijdens de bouwwerkzaamheden.
Ook doet reclamant de suggestie om het zebrapad te verbreden ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Reactie:
Een verkeersveilige en goede bereikbaarheid van gebouwen is belangrijk. Dat geldt voor de huidige situatie en het geldt voor de beoogde nieuwe situatie. Bovendien is het van belang tijdens bouwwerkzaamheden. Het (ontwerp)bestemmingsplan moet inzicht geven in de huidige situatie en inzicht geven over de uitvoerbaarheid van de beoogde situatie met nieuwe ontwikkelingen. Een verdere verdichting van het gebied leidt tot een meer intensief gebruik van de ruimte en een hogere druk op de openbare ruimte. Met de verkeersmodellen voor de verschillende milieuonderzoeken is doorgerekend hoe het verkeer wordt verdeeld over het wegennet. De modellen laten een stijging zien van het verkeer naar de Wilhelminapier. Ter hoogte van het pand van reclamant gaat het op de Wilhelminakade van 5.900 naar 7.330 voertuigen per gemiddelde dag (eenrichtingverkeer). Dat is een forse toename van 24%, vooral als gevolg van de enkele toegangsweg naar het schiereiland, maar het wegvak kan deze aantallen aan. In het verleden is gerekend op veel meer verkeer van en naar de pier. Deze onderzoeken gaven geen aanleiding om plannen te wijzigen. De toenemende intensiteiten zullen mogelijk aanleiding geven om bij grote hinder de verkeerslichten anders in te regelen, om zo de vorming van wachtrijen op de pier te verminderen. Meer verkeer naar de pier heeft in het verleden geleid tot verschuivingen van doorgaand verkeer naar de Willemsbrug. Het verkeer past zich aan de omstandigheden aan.
Tijdens bouwwerkzaamheden gelden aanvullende maatregelen die niet in een bestemmingsplan worden geregeld. De verkeersveiligheid van het gebied is sterk afhankelijk van de inrichting van het gebied. De inrichting zelf (zoals de aanleg van een zebrapad) is een uitvoeringskwestie en wordt niet op het niveau van het (ontwerp) bestemmingsplan geregeld.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

7.3 Groei en stikstofuitstoot past niet binnen duurzame ambities

De opgenomen uitbreiding tot ongeveer 265.000 m^2 b.v.o. aan wonen inclusief stedelijke functies is te veel. Reclamant vindt de uitbreiding niet passen binnen verantwoord en duurzaam groeien. Reclamant vraagt om de toegestane uitbreiding te verlagen, dan wel dat er scherpere kaders worden opgenomen met betrekking tot beperking van de stikstofuitstoot als ook meer ruimte voor groen. Dat laatste is vooral voor reclamant van belang gezien de duurzame ambities van reclamant.

Reactie:
De ontwikkeling van de Kop van Zuid is al jaren een van de kernbeslissingen van de Stadsvisie en ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam. Deze zijn belangrijk voor een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad en een compacte stad. Met de uitbreiding tot ongeveer 265.000 m^2 wordt inzicht gegeven in de grens van de totale uitbreiding voor de vier aparte ontwikkellocaties. De verschillende locaties zelf zijn ook begrensd qua volume en programma. Vanzelfsprekend hanteert het bestemmingsplan de wettelijke normen voor maximale stikstofuitstoot.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8 Reclamant 8

Reclamant spreekt namens bewoners van 't Leidsche Veem op de Wilhelminapier.

8.1 Programma 2009 is de grens voor verdere verdichting

Reclamant merkt op dat sprake is van alsmaar stijgend ambitieniveau qua aantal woningen, stedelijke gebruiksfuncties en watergebruiksfuncties. Ook de hoogbouwambities, onder meer aan de Rijnhavenzijde, zijn opgeschroefd. Reclamant is blij met huidige aantrekkelijkheid en stedelijke allure, maar merkt op dat 'meer' niet altijd beter is. Met de volledige realisatie van het programma opgenomen in het bestemmingsplan van 2009 is de grens van (on)leefbaarheid bereikt. Verdere verhoging van de bouw- en exploitatieambities in het plangebied (en dat nog naast de ontwikkeling van Rijnhaven) kan niet zonder aan de voorkant oplossingen te bieden voor structurele problemen. Reclamant heeft begrip voor de keuze compacte stad, maar waarom de concentratie op deze postzegel.
Intensiteit van het gebruik van dit gebied ligt in de praktijk steeds hoger dan in plannen opgenomen. De voorziene oplossingen verdwijnen alvorens ze afgedwongen zijn uit plannen. Als voorbeeld de Rijnhavengarage met extra uitrijmogelijkheid op de Posthumalaan is volledig geschrapt, terwijl de Posthumalaan juist versmald is. Prima om autoluw te maken, maar bewoners/bezoekers van de pier staan langer vast. Onbegrijpelijk en schrijnend.
Structurele problemen moeten aan de voorkant aangepakt worden en afgedwongen worden. Achteraf herstellen zal slechts leiden tot hogere (maatschappelijke) kosten.

Reactie:
Er zijn verschillende studies gedaan naar de afwikkeling van het verkeer van de Wilhelminapier en de groeiende verkeersstromen. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de afwikkeling niet tot grote verkeersproblemen leidt. Het verkeer gaat zich aanpassen aan de situatie. De groei heeft niet geleid tot extreme files. Meer verkeer vanuit de Wilhelminapier leidt tot andere verkeersstromen over het plein. Bij een groeiende verkeersstroom kiest meer verkeer bijvoorbeeld de route over de Willemsbrug.
Daarnaast is het mobiliteitsbeleid sterk veranderd ten opzichte van bijvoorbeeld 2009. Het huidige beleid is erop gericht zo veel mogelijk van de verkeersgroei te laten plaatsvinden in het fiets- en openbaar vervoer. De lagere parkeernormen zijn hier een duidelijk voorbeeld van.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.2 Focus op hoger segment strookt niet met hogere dichtheid en intensiteit

De focus op de woningbouw in het hogere- en middensegment strookt niet met de beoogde (nog) hogere bevolkingsdichtheid, hogere gebruiksintensiteit en inperking (auto)mobiliteit en de voorkeur van de beoogde doelgroepen.
Reclamant heeft ervaren dat zowel bewoners als gebruikers en bezoekers in de praktijk wederzijds te veel hinder ondervinden en elkaar behoorlijk voor de voeten lopen, waardoor het gebied op den duur vooral voor de hogere segmenten minder aantrekkelijk wordt dan in de plannen afgeschilderd is.
Dat resulteert of in de verhuizing van de vermogende groep, of in een hogere druk die zij uitoefent op de beperking van een aantal bezoekers/ gebruikers/ functies.

Ontwikkelen voor minder vermogende doelgroepen blijkt in dit gebied telkens onvoldoende rendabel te zijn zonder verlaging van de kwaliteit van de woningen en voorzieningen, wat uitstraalt op de rest van de omgeving. Reclamant heeft de effecten gezien van de ontwikkelingen op de Pols van Katendrecht qua uitstraling, druk op de voorzieningen, verminderde cohesie en mobiliteitsproblemen en vreest voor soortgelijke onwenselijke situaties bij de ontwikkeling van de twee torens pal tegenover 't Leidsche Veem, Philadelphia en Havana (de Sax). Daar duidt het verhoogde aantal woningen en gedeelde voorzieningen op een andere doelgroep dan in eerdere plannen was voorzien.

Reactie:
De extra woningen in de Sax zijn het gevolg van het vervallen van het beoogde hotelprogramma. Daarvoor in de plaats komen meer woningen; ook 108 woningen in de categorie middenhuur. Daarmee wordt bij de Sax ingespeeld op een toenemende woningbehoefte voor verschillende doelgroepen. De verwachting is dat alle doelgroepen die in de Sax terecht kunnen, bewust zullen kiezen voor wonen in deze grootstedelijke omgeving en daarbij ook een woning hebben die aan die verwachting tegemoet komt. Door toepassing van alle mogelijkheden die het parkeerbeleid biedt (lagere parkeernormen door extra deelauto's, extra fietsenstalling, nabijheid van metrostation) leidt dat niet tot meer parkeerplaatsen en verkeersbewegingen.
Investeren in kwaliteit van woningen en voorzieningen kost geld. Wij delen de vrees van reclamant niet, dat het aanbieden van woningen in een goedkoper segment leidt tot een negatieve uitstraling op de omgeving.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.3 Intensief gebruik de Sax onvoldoende onderbouwd

Reclamant is onaangenaam verrast door de aangepaste plannen voor Philadelphia en Havana (de Sax). Ten eerste is de hoogte van de gebouwen opgeschroefd van 70 en 150 meter naar respectievelijk 107 en 180 meter (een toename van 20-53%). Met een verdubbeling van het aantal woningen en daarmee samenhangend een veelvoud van het aantal bewoners, gebruikers en diens bezoekers. Het oorspronkelijke plan voorzag in 450 woningen en 150 hotelkamers. Nu 900 à 1000 appartementen en een 'niet uitgesloten hotelfunctie'. De verdubbeling van het aantal woningen in combinatie met de 24-uursfuncties is voor reclamant een doom in het oog.

Die combinatie impliceert buitengewoon intensief gebruik van het kleine gebiedje dat nu al vaak onder druk staat, zelfs in de huidige relatief rustige pandemieperiode.
De onderbouwing van de noodzaak van deze woonverdichting ontbreekt en er wordt absoluut geen rekening gehouden met zittende bewoners en de nu al bestaande problemen op de pols van de Wilhelminapier.

Reactie:
Het huidige bouwplan voor de Sax gaat uit van 912 woningen zonder hotel.
Eerder waren door de ontwikkelaar in hetzelfde bouwvolume de genoemde 450 woningen plus het hotel met 150 kamers gepland. De invulling van hetzelfde bouwvolume met kleinere woningen leidt inderdaad tot een toename van het aantal bewoners. Met het vervallen van het hotel staat daar een afname van 24-uursfuncties tegenover.
De Wilhelminapier is een van de gekozen gebieden die invulling gaat geven aan de noodzakelijke verstedelijkingsopgave. Onder meer vanwege de nabijheid van een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer is het gebied ook bedoeld om intensief gebruikt te worden.
De druk zal toenemen, maar het gewijzigd woningaantal en het schrappen van het hotel leidt slechts tot een marginaal ander gebruik van het gebied.
De keuze voor woningen in het bouwplan vergt behoorlijke constructieve aanpassingen van het gebouw, waarmee eventuele omzetting op termijn naar een hotel niet voor de hand ligt. Niettemin maakt het bestemmingsplan een eventueel hotel nog wel mogelijk.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.4 Optoppen van 't Leidsche Veem is niet bescheiden
Reclamant ziet in het optoppen van 't Leidsche Veem een verschuiving van de focus. In het plan uit 2009 is tegemoetgekomen aan het commentaar van Monumentenzorg met een bouwhoogte van 20 meter in de middenzone. Met incidenteel een bescheiden opbouw op het dak tot een maximumhoogte van 30 meter met een grondvlak dat maximaal 30% van het dakvlak beslaat en dat minimaal 3,5 meter terug ligt ten opzichte van de dakrand.
In plaats van een incidentele bescheiden opbouw wordt nu gesproken over optoppen. Van een 'bescheiden' opbouw is geen sprake als de bouwregels een opbouw toestaan van ongeveer 3.000 m^2 b.v.o. De plannen lijken in een vergevorderd stadium, terwijl de bewoners als directe belanghebbenden op geen enkel moment geïnformeerd zijn, noch in staat gesteld zijn om over de deze vrij omvangrijke opbouw mee te praten.
Los van de feitelijke bereidheid van de huidige eigenaar van het pand om wel of geen opbouw te plegen,
Het toestaan van een 'incidenteel en bescheiden' opbouw naar een opbouw met een omvang van 3.000 m^2 b.v.o.' is in strijd met het standpunt van Monumentenzorg over handhaven van de historische bouwhoogtes in de middenstrook. Bovendien houdt het geen rekening met de bewoonde status van het gebouw.

Reactie:
De mogelijkheid om het monumentale gebouw uit te breiden met een zorgvuldige opbouw is exact overgenomen uit het geldende bestemmingsplan. Het oppervlak van de opbouw mag niet meer bedragen dan 30% van het grondoppervlak. Ook de nadere eisen die gesteld kunnen worden vanwege het monumentale karakter zijn rechtstreeks overgenomen.
Dat sprake is van een opbouw van mogelijk 3.000 m^2 volgt uit een berekening met de gegeven bouwregels. Die berekening is nodig voor onder andere verkeersonderzoek en milieuonderzoek. Er is geen sprake van een vergevorderd stadium van plannen.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.5 Er ontbreekt een goede analyse van huidig en toekomstig verkeer
Reclamant mist een goede analyse van de huidige en toekomstige verkeersintensiteit in het gebied. Mede in samenhang met de ontwikkelingen in de Rijnhaven en op Katendrecht. Niet alleen aandacht voor jarenlange parkeerproblemen, maar ook de dagelijkse last van het aantal verkeersbewegingen. En de te verwachten toename van verkeer naar aanleiding van verdere intensivering van het gebruik van het gebied.
De in- en uitvalswegen zijn vooral nabij 't Leidsche Veem meerdere malen per dag volledig en voor langere tijd verstopt, zelfs in een relatief rustige periode (pandemie). De drukte zal door de verdere verdichting en intensief gebruik erger worden.
Bovenop dit 'reguliere' verkeer komt het zware en sterk vervuilende bouwverkeer en het verkeer ten dienste van cruisevaart, dat meerdere wegen soms volledig blokkeert. Het groeiend aantal cruiseschepen zorgt voor meer verkeershinder en beperkende maatregelen gedurende meerdere dagen per week, intussen bijna de helft van de tijd.

Reactie:
Het is inderdaad belangrijk dat de toelichting de effecten van de ontwikkelingen duidelijk maakt. Er is uitvoerig onderzoek gedaan ten behoeve van diverse verkeerskundige en milieuaspecten. De verkeersgegevens en de verkeersmodellen spelen hierin een belangrijke rol en zijn gebruikt voor de milieuonderzoeken. Verkeersgegevens zijn gegeven in de bijlage bij het akoestisch onderzoek. Met het toevoegen van een paragraaf over parkeren, verkeer en bereikbaarheid in de toelichting kan extra inzicht geven in de huidige situatie en de effecten van de ontwikkelingen.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerp aan te passen zoals voorgesteld bij zienswijze 2.4.

8.6 Het bestemmingsplan moet grens stellen aan verdere verdichting
Gezien de groeiambities van de cruisevaart, waarbij gesproken wordt van het laten aanmeren van meerdere cruiseschepen tegelijkertijd en nog veel meer schepen per jaar, wordt de situatie onhandelbaar als in het bestemmingsplan geen duidelijke grenzen worden gesteld en structurele ruimtelijke verbetermaatregelen worden uitgewerkt.

Nog hogere aantallen bewoners, gebruikers en bezoekers zullen een direct negatief effect hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van het pand en op de gezondheid. Alternatieven en oplossingen voor de al bestaande problemen worden in het plan niet aangedragen. In het licht van deze problemen is de keuze voor verdere verdichting en de bevordering van cruisevaart onbegrijpelijk.
Naast de verergering van de algemene verkeersproblemen op de pier verwacht reclamant ook specifieke problemen door de verdubbeling van het aantal woningen in de Sax. De verdubbeling van het aantal woningen met meer bewoners, gebruikers en hun bezoekers betekent een (on)evenredige toename van verkeersbewegingen.

Reactie:
De ambitie voor verdere ontwikkeling van de Wilhelminapier en daarmee verdichting van dit gebied staat nog steeds centraal. Er is een stevig bouwvolume toegestaan op de locatie Baltimore en op Philadelphia en Havana (de Sax).
Er zijn wel grenzen gegeven aan ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het bouwvolume is begrensd en de onderzoeken houden rekening met maximale bouwvolumes in de worst-case scenario's. Voor Philadelphia en Havana is een programma onderzocht van 100.000 m^2 volledig met woningen gevuld, zonder hotel, omdat woningen per m^2 het meeste verkeer genereren.
Op het niveau van inrichtingsplannen zijn tal van maatregelen mogelijk om de ruimte, veelal verkeersruimte, zorgvuldig en structureel goed in te richten. Inrichtingsplannen worden niet vastgelegd in een bestemmingsplan.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.7 Elk pand een duidelijke plek voor laad- en loszone
Intensief verkeer van alle vervoersvormen op de Wilhelminapier in het algemeen en rondom het pand van reclamant in het bijzonder zorgt vaak voor onveilige situaties. De frequente, soms dagelijkse wisseling van rijrichtingen en de omleidingen van het verkeer bij evenementen, werkzaamheden, bij aankomst van cruiseschepen, bij fotoshoots en filmopnames, etc., zorgt voor verwarring en is absoluut niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid, ondanks de inzet van verkeersregelaars. Gezien het sterk groeiende gebruik van bezorgdiensten lijkt het reclamant wenselijk dat er bij elk pand duidelijk gemarkeerde plekken komen voor laden en lossen.

Reactie:
Het markeren van plekken voor laden en lossen is onderdeel van het inrichten van de buitenruimte. Op het niveau van inrichtingsplannen zijn tal van maatregelen mogelijk om de ruimte zorgvuldig en goed in te richten, bijvoorbeeld met voldoende gemarkeerde plekken voor laden en lossen per gebouw. Inrichtingsplannen worden niet vastgelegd in een bestemmingsplan.

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

8.8 Windoverlast wordt erger na bouw hogere torens

Hoge torens vangen veel wind, en hoe hoger, hoe meer. Over windhinder op de Wilhelminapier is al vaak genoeg geklaagd door de bewoners van de pier. Reclamant kampt geregeld met een aantal problemen, zoals het 'windtunneleffect' dat bij bepaalde windrichtingen die op de Wilhelminakade en Otto Reuchlinweg optreedt.
Sterke rukwinden in de zijstraten en op de kades en het wervelwindeffect op Prinsendam en Wilhelminaplein, doordat de Otto Reuchlinweg ter hoogte van ons pand een bocht maakt en het Nieuwe Luxor Theater voor de windblokkade zorgt. De wind maakt dan een draaiende beweging, waardoor op het pleintje op de Prinsendam regelmatig wervelwinden ontstaan. Stofwolken en zwerfafval belandt in grote hoeveelheden in de portieken en op de balkons. De open ruimte aan de zijde van de Rijnhaven zorgde eerder voor een afzwakking van de wind. Naarmate de bebouwing aan de zijde van de Rijnhaven vordert, neemt de windhinder voor het pand toe.
De windhinder is aanzienlijk toegenomen sinds de bouw van Boston & Seattle en zal verder toenemen door de bouw van de (hogere) torens Philadelphia en Havana. Nu de open ruimte aan de zijde van de Rijnhaven zo goed als volledig afgesloten wordt, zal de wind niet meer in kracht kunnen afnemen, maar juist door de verlenging van de 'tunnel' nóg sterker aankomen bij het pand van reclamant aan het einde van de Otto Reuchlinweg. Reclamant verwacht dat de opgeschroefde hoogte van de twee torens in combinatie met de windblokkade door het Nieuwe Luxor Theater zal zorgen voor nog sterkere windhozen en valwinden zorgen, waardoor aanzienlijk meer hinder zal ontstaan voor gebruik van het terras op Prinsendam en van de balkons en open ramen aan de Otto Reuchlinweg.

Reactie:
Er is onderzoek gedaan naar windhinder en mogelijke maatregelen om de windhinder te verminderen, zo ook voor een ontwerp voor de Sax. De conclusie daaruit was dat de optredende windhinder op te lossen is met maatregelen aan het gebouw of op straat. Het laatste ontwerp gaat binnenkort ook weer de windtunnel in en de verwachting is dat ook dan de windhinder op te lossen is met maatregelen. Toch is enige windoverlast bij hoogbouw onvermijdelijk, zeker op een locatie vlak aan de rivier in Rotterdam.
Wij doen er alles aan om gevaarlijk situaties te voorkomen. Toevoegen van meer bebouwing leidt in het algemeen tot een afname van windhinder, omdat elk gebouw dat erbij komt de wind weer wat afremt.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.9 Luchtkwaliteit vraagt aan de voorkant maatregelen

Al het verkeer geeft ontzettend veel stankoverlast en grote hoeveelheden roetachtige deeltjes in de woningen en op balkons van reclamant. Bewoners van 't Leidsche Veem wonen al bijna twee decennia in een bouwput en met verdere ontwikkeling van de Wilhelminapier en de Rijnhaven zal die periode nog minstens 10-15 jaren voortduren. Met aanzienlijke schade voor gezondheid. Maatregelen, zoals vergroening op straat en van gevels worden volledig overschaduwd door de verdere toename van het verkeer.

De verwachting dat alle vervoersmiddelen in Philadelphia en Havana elektrisch zullen zijn, is niet reëel. Reclamant wil aan de voorkant duidelijke eisen en voorgeschreven maatregelen ter bescherming en verbetering van luchtkwaliteit en het bewerkstelligen van brandveiligheid.

Reactie:
Ten behoeve van het bestemmingsplan is door het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Zie Bijlage 5 bij de toelichting. Het plan Kop van Zuid geeft een niet in betekenende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit en tevens aan het Rotterdamse beleid. Extra eisen of maatregelen zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.10 Geluidoverlast vraagt uitwerking van maatregelen

In het akoestisch onderzoek ligt de berekende geluidbelasting voor de gebouwen Philadelphia, Havana en 't Leidsche Veem veel hoger dan de voorkeurswaarde van 48dB. De waarde ligt dicht bij de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Dat beeld is al verontrustend, maar reclamant heeft ervaren dat de geluidbelasting in de praktijk vaak nog hoger is dan de berekeningen nu aangeven. Volgens reclamant komt dat mede doordat de modellen geen rekening houden met andere geluidsbronnen, dan 'regulier' wegverkeer, industrie en scheepvaart.
De geluidoverlast wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de belasting, maar vooral door de timing en duur daarvan. Zo is de geluidoverlast in nachtelijke uren meer schadelijk voor de gezondheid dan overdag.
Het gebouw van reclamant krijgt meer uren te kampen met de hogere geluidbelasting door bezoekers en auto's dan de meeste andere gebouwen op de Wilhelminapier. Verdere intensivering zal in de praktijk zeker tot meer overschrijding van maximale waarden leiden. Reclamant ziet graag een uitwerking van de maatregelen om de geluidhinder rondom 't Leidsche Veem te beperken.

Reactie:
Ten behoeve van het bestemmingsplan is door een akoestisch onderzoeksbureau onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van geluidbronnen en de relatie met het Rotterdamse ontheffingsbeleid, zie bijlage bij de toelichting. Bij het beoordelen van geluidbronnen wordt rekening gehouden met de weging tussen de belasting overdag en in de nacht. Het onderzoek dient ter onderbouwing van de aangevraagde hogere waarden indien geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.11 Bezonning is onvoldoende onderzocht

Opschroeven van de hoogtes van Philadelphia en Havana betekent een nog slechtere bezonning van het pand Leidsche Veem ten opzichte van de oudere plannen.
Het ontwerp verwijst slechts naar de Hoogbouwvisie Rotterdam 2019 en geeft geen deugdelijke onderbouwing van de situatie. Het is voor reclamant niet duidelijk in hoeverre de gesuggereerde opbouw van de Sax met een luchtbrug van meerdere verdiepingen tussen de torens strookt met de hoogbouwregels.
Verslechtering van de bezonning / insolatie geldt ook voor het eventueel optoppen van 't Leidsche Veem: voor woningen die aan het binnenhof of aan de westkant van het hogere gedeelte van het pand zitten, betekent het optoppen een bijna volledige blokkering van direct zonlicht. Die effecten moeten zorgvuldig onderzocht worden.

Reactie:
Voor de beoordeling van de schaduweffecten van hoogbouw zijn er geen wettelijke kaders. In de Hoogbouwvisie 2019 is vastgelegd dat in de Rotterdamse hoogbouwzone de schaduweffecten van nieuwe hoogbouw op de buitenruimte getoetst wordt.
De Hoogbouwvisie 2019 onderscheidt daarbij 'sunspots', 'representatieve ruimtes' en 'basiskwaliteit'. De bouwplannen voor Philadelphia en Havana (de Sax) zijn getoetst aan die visie en voldoen, zodat op dit aspect ook sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Voorstel:
Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Ambtelijk voorgestelde aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan

A1 Definitie gemakswinkel ontbreekt

Gebleken is dat in de regels de definitie ontbreekt van een gemakswinkel. Wij stellen u voor de definitie te gebruiken zoals in de provinciale Omgevingsverordening en deze in de regels aan Artikel 1 Begrippen toe te voegen:

> **Gemakswinkel**: Winkel voor kleine en snelle aankopen met een beperkt assortiment van dagelijkse of direct te gebruiken artikelen.

A2 Vooroverlegreactie van Rijkswaterstaat alsnog opnemen

In het kader van het vooroverleg is een conceptontwerp van het bestemmingsplan gestuurd naar de gebruikelijke vooroverlegpartners, waaronder Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland. Abusievelijk is deze reactie en ons antwoord daarop niet in de toelichting opgenomen. Wij stellen u voor dit alsnog aan hoofdstuk 9 van de toelichting toe te voegen:

> **RWS, Rijkswaterstaat, West-Nederland Zuid**
> Rijkswaterstaat is beheerder van de nabij het plangebied gelegen rijkswegen (o.a. A15, A16 en A20) en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.
> *Mobiliteitseffecten*
> Ten aanzien van de verkeerskundige bijlage maakt RWS de opmerking dat in het rapport wel wordt aangegeven hoeveel extra ritten dit plan genereert en hoe dit qua routekeuze wordt verdeeld over de uitvalswegen in de directe omgeving. Er wordt echter niet beschreven wat deze extra intensiteit op of naar de aansluitingen op de Ring

van Rotterdam betekent. Ook is belangrijk hoe deze verdeeld is in bijvoorbeeld ochtendspits/avondspits als maatgevende perioden. RWS vraagt de effecten op de aansluitingen op de Ring van Rotterdam als gevolg van dit plan nog toe te voegen aan de verkeerskundige rapportage.

Commentaar:

In Hoofdstuk 4.3 van de toelichting is alsnog een paragraaf 'Parkeren, verkeer en bereikbaarheid' ingevoegd. In deze paragraaf wordt ingegaan op het verkeer van de ontwikkelingen van het bestemmingsplan Kop van Zuid en het effect dat het heeft op de (op- en afritten naar de) ruit. De Kop van Zuid is een centraal gelegen gebied tussen de verschillende uitvalsroutes naar de ruit. Verkeer van de Kop van Zuid neemt verschillende op- en afritten, afhankelijk van de windrichting van hun herkomst en bestemming. Het verkeersmodel wijst uit dat het meeste verkeer (9% van het Kop van Zuid verkeer) de op- en afrit naar de A16 bij de IJsselmondse Knoop neemt. Dit zijn circa 300 ritten per etmaal, waarvan er circa 30 in het drukste spitsuur zitten. Dit komt neer op 2% van het verkeer op de oprit van de A16 richting het zuiden.

A3 Bijbehorende voorzieningen bij thuishaven watertaxi toestaan

Ter plaatse van de aanduiding van de thuishaven voor de watertaxi is niet alleen sprake van een opstappunt, maar ook van bijbehorende voorzieningen zoals een drijvend dok voor regulier onderhoud. De daarin toegestane bedrijfsactiviteiten zijn passend vanwege de ruime afstand tot woningen.

Aan de regels voor 'Water – 2' artikel 15.1 lid b. toevoegen "en bijbehorende voorzieningen zoals een onderhoudsdok voor dagelijks onderhoud.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Voor de ontwikkel- en nieuwbouwlocaties is een gemeentelijke grondexploitatie gestart. De nog te ontwikkelen locaties Baltimore, Chicago, Philadelphia-Havana en Veemstraat-Posthumalaan (Wilhelminahof) zijn daar onderdeel van. Het kostenverhaal is op deze manier verzekerd.

De detaillering in functies die in dit bestemmingsplan is aangebracht heeft eenzelfde basis als voorheen - het masterplan Wilhelminapier (1994) - en leidt niet tot grote wijzigingen in de bestemming ter plekke. Het betreft eerder een verschuiving van functies dan een wijziging. De nadere detaillering heeft om die reden nagenoeg geen effect op het kostenverhaal in de grondexploitatie voor dit gebied.

Met bovenstaande is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

Exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld, omdat door middel van (toekomstige) gronduitgiften het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is verzekerd.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlagen:

Dit raadsvoorstel bevat de volgende bijlagen:

Bijlage 1: ontwerpbestemmingsplan 'Kop van Zuid';
Bijlage 2: verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan 'Kop van Zuid';
Bijlage 3: ingekomen zienswijzen;
Bijlage 4: namenlijst geanonimiseerde reclamanten/natuurlijke personen;
Bijlage 5: advies wijkraad Katendrecht-Wilhelminapier d.d. 10 juni 2021;
Bijlage 6: akoestisch onderzoek geluid op gevels 20210728v2;
Bijlage 7: memo – kop van zuid – nestgeluid schepen 20210730.

Ontwerpbesluit:

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 oktober 2012 (raadsvoorstel nr. *dit vult de griffie later in*);

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

1. de zienswijzen 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.8, 4.1, 4.2, 5.1, 8.5 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 4.3, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan 'Kop van Zuid', NL.IMRO.0599.BP1107KopvanZuid-on02 met bijbehorende ondergrond BGT_12956500 en BGT_13056500 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van "Dit vult griffie later in"

De griffier, De voorzitter,