

Raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte
Subcommissie Bestemmingsplannen op 26 oktober 2021

Hoorzitting Ontwerpbestemmingsplan BP Kop van Zuid
Hoorzitting Ontwerpbestemmingsplan BP Parapluherziening
Cultuurhistorie Crooswijk
Hoorzitting Ontwerpbestemmingsplan BP Parapluherziening
Cultuurhistorie Overschie (wordt niet behandeld)

Voorzitter	:	A. Kockelkoren
Aanwezig	:	I. Kotliar namens bewoners 't Leidsche Veem, B. Visser, L. Snel en S. Zerhane namens Vereniging Othman
Tevens aanwezig	:	<i>Commissie</i> G.G. van Dijk (CU-SGP), R.C.J. de Roon (D66), J.G. Rozema (Partij voor de Dieren), P.J.H.D. Verkoelen (50PLUS), J.W. van Putten (Leefbaar Rotterdam)
Afwezig met bericht	:	J.W. Verheij (VVD)
		<i>Ambtelijke ondersteuning</i> De heer R. Hilhorst, de heer M. Krijgsman, de heer R. Volman
Griffie	:	M.R.D. Binda (commissiegriffier), N. Ferreira (commissiesecretaris), DemiSec (notulist)

1. Opening en agenda

De voorzitter opent de openbare hoorzitting van de subcommissie Bestemmingsplannen om 18.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Zij geeft aan welke commissieleden aanwezig zijn. Zij bedankt de indieners van de zienswijzen voor hun reactie en meldt dat degenen die zich hebben aangemeld voor de hoorzitting de gelegenheid krijgen hierop een toelichting te geven en de vragen van de commissieleden te beantwoorden. Vervolgens krijgen de commissieleden de gelegenheid vragen te stellen aan de insprekers en aan de ambtelijke vertegenwoordigers. Het raadsvoorstel met de reacties op de ingediende zienswijzen is opgesteld door het college, en deze commissie zal onafhankelijk een advies uitbrengen over de ingediende zienswijzen aan de raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte, die vervolgens adviseert aan de gemeenteraad.

Vanavond stond in eerste instantie ook geagendeerd het bestemmingsplan Parapluherziening Cultuurhistorie Overschie, maar de reclamanten hebben afgezien van het geven van een toelichting. Dit bestemmingsplan zal tijdens de vergadering van de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte op 3 november 2021 worden behandeld.

Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

2. Bestemmingsplan BP Kop van Zuid (raadsvoorstel 21bb11365)

Ontvangen schriftelijke reacties:

De voorzitter geeft aan dat er één schriftelijke reactie is ontvangen, van reclamant 7. Deze is op de agenda geplaatst.

Zienswijze 8:

Mevrouw Kotliar namens bewoners 't Leidsche Veem geeft aan dat 't Leidsche Veem het eerste woongebouw op de pier was en dat sommige bewoners daar al sinds het begin in 1996 wonen. Mevrouw Kotliar geeft aan dat ze daar zelf zestien jaar woont, waarvan twaalf jaar eigenlijk in een bouwput. De ontwikkelingen aan de pier zijn bepalend voor de zienswijze. Van sommige ontwikkelingen had men gehoopt dat die tegen deze tijd of eerder al rond zouden zijn, maar de ontwikkelingen gaan langzamer dan men wil. Tijdens die langzame ontwikkeling zijn ook de nadelen zichtbaar geworden. Het gebruik van de pier is veel intensiever geweest dan in de plannen van twintig en tien jaar geleden is voorzien. Dat betekent voor de bewoners direct effect op de leefbaarheid. Men wordt moe van het lawaai, ook 's nachts, niet alleen van verkeer, maar ook van gewone gebruikers van de pier. De lang geleden voorziene ontwikkelingen nam men op de koop toe, maar de recente aankondiging van verdere intensivering van het gebruik van de pier, met name in de directe omgeving, begint bij de bewoners te knagen. 't Leidsche Veem staat op de pols van de pier, de inrit aan het begin van pier. Het is een laag gebouw, omringd door hoge torens, waarvan er nog twee moeten komen. Die twee hogere torens zijn nog meer opgehoogd, van 70 en 150 meter gaat het nu naar 107 en 180 meter. De spreekster noemt als directe effecten: drukte, lichtinval, wind en het aantal gebruikers op een klein stukje rondom het gebouw. Voorheen werd gezegd dat optopping mogelijk zou zijn en nu wordt het fysiek in het woningbouwprogramma opgenomen. Dat betekent dat er vroeger of later iets komt te staan. De bewoners zouden willen dat nu voorzorgsmaatregelen genomen worden om de effecten daarvan op te kunnen vangen. Het gaat hierbij om zowel de verdichting als de verkeersstromen als alle omgevingshinder etcetera. In de reactie op de zienswijze wordt volgens de bewoners geen reactie op essentiële punten gegeven of niet grondig genoeg. De bewoners vragen de raadsleden om vooral naar de oorspronkelijke zienswijze te kijken en niet alleen naar het beeld dat in de rapportage is opgenomen. Als op deze punten, die een structureel karakter hebben niet in het bestemmingsplan wordt voorzien, zullen de bewoners blijven aankloppen bij de raad. Het voorstel van bewoners aan de raad is om daar adequaat op te reageren.

De voorzitter dankt mevrouw Kotliar voor haar bijdrage. De commissieleden stellen de navolgende vragen:

De heer De Roon vraagt of mevrouw Kotliar wat dieper op die punten kan ingaan.

De heer Van Putten vraagt of mevrouw Kotliar een huur- of koopwoning heeft. Volgens hem is 't Leidsche Veem gedeeltelijk een studentengebouw. En hoe zit het met geluidsisolatie in het gebouw? Zijn de ramen goed genoeg geïsoleerd? Is er in het verleden rekening mee gehouden dat al die grote gebouwen er zouden

Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

komen? Weet mevrouw Kotliar wat de normen zijn? Hoe tevreden is ze om daar te wonen?

De heer Van Dijk is benieuwd naar een of enkele voorbeelden van waar volgens mevrouw Kotliar de gemeente in haar reactie echt de plank mislaat.

Mevrouw Kotliar begint met het beantwoorden van de tweede vraag. 't Leidsche Veem is een huurpand, dus er zijn alleen maar huurwoningen en het gebruik is gemengd. Oorspronkelijk was het gebouw bedoeld voor blijvers. Een deel van de bewoners heeft een contract voor onbepaalde tijd, maar er wonen ook studenten, die in principe na afloop van hun studie verhuizen. De gemiddelde zittingsduur van een huurder is gemiddeld vijf jaar. De bewoners zijn tevreden, maar ze merken wel dat het pand destijds nog niet toegerust was voor de hinder die ze nu ondervinden. De ramen isoleren wel mits ze dicht zijn. Met dichte ramen valt er bijna niet te wonen, omdat de ventilatie daar niet geschikt voor is. De bewoners merkten dat naarmate de torens erbij kwamen aan beide kanten, dat de geluidshinder veel sterker werd omdat het geluid tussen de gebouwen weerkaatst wordt. Alle studies die voor het bestemmingsplan gemaakt waren, waren voornamelijk gericht op de nieuwbouw of op de gebouwen die er nog moeten komen, maar heel weinig op de effecten op de bewoners van 't Leidsche Veem. Het gebouw heeft geen geluidsluwe kant, is aan alle kanten omringd door hindergevendende gebouwen en verkeer, etcetera.

Van de punten die door de bewoners zijn aangedragen en die naar hun idee gemist zijn, noemt mevrouw Kotliar als eerste het verkeer. In het bestemmingsplan wordt heel veel aandacht gegeven aan het parkeren van auto's. Voor de bewoners is dat een miniem gedeelte van de verkeersoverlast. Het gebouw staat op de pols van de pier, dus om de pier in en uit te rijden wordt altijd gebouw 't Leidsche Veem gepasseerd. De afgelopen zestien jaar heeft ze meegemaakt dat er door verschillende functies van de pier altijd filevorming bij het gebouw is, met alle nadelen van dien zoals geluidsoverlast, stank, roetdeeltjes, luchtkwaliteit etcetera. Op het plein kan wel wat aan het verkeer gedaan worden. Daar doelt een aantal reacties in de rapportage op, maar voor de bewoners van 't Leidsche Veem heeft dat weinig zin. Op het moment dat het verkeer niet om het gebouw heen kan, dan is het voor de bewoners eigenlijk niet relevant wat er op het plein gebeurt richting Willemsbrug. Mevrouw Kotliar noemt ook de intensivering van het gebruik van de pier bijvoorbeeld door meer woningen: pal voor het gebouw komen in plaats van 450 woningen nu meer dan 900 woningen en mogelijk een hotel. Mocht het zover komen, dan is er sprake van veel meer gebruikers. Ze hebben waarschijnlijk minder auto's, omdat daar geen voorzieningen voor zijn maar wel fietsen, en zijn wel gebruikers. Het zijn mensen die dagelijks boodschappen bestellen, die online inkopen doen en dat verkeer wordt niet meegenomen noch in het bestemmingsplan noch in de reactie op de zienswijze. De hoogte van de gebouwen wordt door het college afgedaan met te zeggen dat de onderzoeken zijn gedaan. De spreekster wijst erop dat die onderzoeken ontbreken in de bijlagen op het bestemmingsplan. Naast de bouw van de flats Havana en Philadelphia en optopping van 't Leidsche Veem is voor de bewoners van belang wat verder op de pier gebeurt, met de nieuwe V-torens die erbij moeten komen. Ook dat gebruik willen de bewoners graag doorberekend hebben met betrekking tot hun woning. Gesteld werd dat toevoeging van meer bebouwing in het algemeen leidt tot afname van



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

windhinder. De bewoners stellen dat dat echt niet waar is en dat ze dat zelf ondervonden hebben. Met de toevoeging van de laatste twee torens is duidelijk dat zowel ruk- als valwinden veel sterker worden. 't Leidsche Veem staat op het punt waar de Wilhelminapier een kering maakt, waardoor de wind daar een soort windhoos veroorzaakt. Mevrouw Kotliar noemt ook het punt van verkeer dat cruiseschepen brengen. Sinds drie weken is wekelijks weer een cruiseschip te zien. Nu valt het verkeer nog mee, in de pre-coronatijd was het op een gegeven moment niet houdbaar. De bewoners konden de inrit niet in of uit, de pier stond vol met bussen en vrachtwagens voor bevoorrading. In het bestemmingsplan worden geen beperkingen gesteld om dat verkeer enigszins in toom te houden. De bewoners raden aan om aan de voorkant maatregelen in te bouwen om dat later nog te kunnen corrigeren.

De voorzitter dankt mevrouw Kotliar voor haar toelichting. De commissieleden kunnen nu vragen stellen aan de ambtelijke ondersteuning.

Vragen aan ambtelijke ondersteuning

De heer Rozema merkt op dat het hogerewaardenbesluit waarschijnlijk van toepassing is op 't Leidsche Veem. Hij vraagt of er bronmaatregelen genomen worden om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te voorkomen. Een voorbeeld van een bronmaatregel is een ander type asfalt.

De heer Van Dijk merkt op dat mevrouw Kotliar heeft gezegd dat er bij nieuwbouw aandacht is voor geluid, maar bij 't Leidsche Veem niet. Hij hoort mevrouw zeggen dat wonen daar nu net of net niet te doen is. Zijn er ergens nog noodknopjes waaraan gedraaid kan worden? Hoe komt de bevoorrading van de cruiseschepen en de logistiek in dat gebied in de onderzoeken aan de orde? Bij tien schepen is dat anders dan bij twintig, vijftig of honderd.

De heer De Roon vraagt de ambtenaar om aan te geven in hoeverre de punten die zijn aangedragen in het bestemmingsplan opgenomen worden en in hoeverre die punten beleidsmatig te regelen zijn.

De heer Volman geeft aan dat er bronmaatregelen getroffen worden. De belangrijkste bronmaatregel die getroffen is, is de introductie van een 30km-zone. Dat zou een flinke afname van de geluidsproductie moeten betekenen. Drempels en dergelijke zijn onderdeel van de inrichting. Er komt op dit moment geen nieuw asfalt. Wel wordt altijd het beste type asfalt gekozen voor de situatie. Dat wordt in de mix van maatregelen meegenomen. Een heel ander type bronmaatregel is het zorgen voor een andere vervoersstrategie, dat mensen niet meer met de auto komen. Dat is opgenomen in alle modellen van de gemeente Rotterdam. Die gaan ervan uit dat er een compleet andere gemiddelde modaliteit is van verkeersstromen. Veel minder met de auto, veel meer openbaar vervoer en nog veel meer fietsen en lopen. Dat wordt nog jarenlang doorgevoerd door de gemeente. Gezegd is dat bij nieuwbouw aandacht is voor geluid, maar bij oudbouw niet. Dit soort bronmaatregelen zijn juist maatregelen die helpen tegen geluidsoverlast bij de bestaande gebouwen. Gevraagd is of het college rekening houdt met logistiek in onderzoeken. De heer Volman geeft aan dat daar rekening mee gehouden wordt. De verkeersmodellen gaan er niet alleen van uit hoeveel mensen daar gaan wonen, maar ook van de pakketbezorgers en leveranciers.



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

Het wordt daar inderdaad af en toe heel erg druk, zeker met bevoorrading op piekmomenten als er een cruiseschip ligt. Met het cruisebedrijf worden afspraken gemaakt over hoe dat te regelen en die afspraken worden geregeld herzien en geëvalueerd.

De heer Van Dijk geeft aan dat hij mevrouw Kotliar een beeld hoort schetsen van dat wonen net wel of net niet kan in deze situatie. In dit bestemmingsplan wordt er nog veel meer mogelijk. Op een gegeven moment kan een situatie ontstaan dat de machine wel erg vastloopt, want er is hier een ontzettend verdicht gebied gemaakt. Wat is er dan nog mogelijk? Op het moment dat de raad met dit bestemmingsplan instemt, wordt ingestemd met die bouwhoogten, met die mogelijkheid voor optopping. Wat voor ontsnappingsmogelijkheden zitten er nog in op het moment dat geconstateerd wordt dat de machine vastloopt.

De voorzitter merkt op dat in de zienswijze gesproken wordt over optoppen. Reclamant geeft aan dat er eerst sprake was van een bescheiden opbouw en nu veel meer wordt toegestaan. Zou de heer Volman bij de beantwoording van de laatste vraag hierop ook een toelichting kunnen geven?

De heer Volman geeft ten aanzien van het optoppen aan dat exact dezelfde regeling die er voorheen in het oude bestemmingsplan was, is meegegeven aan het nieuwe bestemmingsplan. Dat was vooral op verzoek van stedenbouw en de gebruiker. De vraag of er een ontsnappingsmogelijkheid of een noodknop is, is nu wel actueel. Bij 't Leidsche Veem komt het maximale verkeer langs dat er maar kan komen. De fietsers gaan misschien deels langs de andere kant van de pier. Het is 10% van het maximum in de nacht, maar nog steeds is dat een redelijk aantal. Er is onderzoek gedaan en er wordt gekeken hoe die verkeersstromen werken. Er wordt nu een nieuwe verdichting voorzien, misschien over tien jaar tijd bij Baltimore of bij Hotel New York en op korte termijn The Sax. Daar hoort ook bij dat er een andere aanpak is, stadsbreed, over hoe door de gemeente met het verkeer wordt omgegaan. Als dat niet gaat, kunnen dit soort verdichtingen niet zo intensief gedaan worden. Dan is er wel echt meer drukte op de pier. De noodrem is in dit soort gevallen een nieuw bestemmingsplan.

De voorzitter geeft de mogelijkheid voor een verhelderende vraag.

De heer Rozema merkt op dat het hogerewaardenbesluit inhoudt dat toestemming verleend wordt om een waarde te overschrijden, maar dat het bevoegd gezag wel verplicht is iets te doen om die overschrijding terug te brengen. De RMA, het mobiliteitsbeleid, schept de verwachting dat het ooit beter gaat, maar een garantie voor bewoners is er niet. Hoe kan hard gemaakt worden dat dat inderdaad een bronmaatregel is die gaat werken voor de bewoners?

De heer Volman geeft aan dat het geen echte bronmaatregel is. Het hogerewaardenbesluit zegt bijvoorbeeld dat 48 decibel gewenst is, maar dat boven de 48 decibel geaccepteerd wordt en dat hoger dan 63 decibel te veel is. Het college accepteert met het nemen van het besluit dat bijvoorbeeld 58 decibel aanvaardbaar is en dat er technische maatregelen en voorzieningen getroffen worden, zodat bij een bouwvergunning bekend is dat met zoveel decibel rekening

Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

gehouden moet worden, waarbij de waarde in de woning nog steeds een x aantal decibel is.

Zienswijze 3:

De voorzitter geeft het woord aan de volgende spreker, de heer Visser, om zijn zienswijze toe te lichten.

De heer Visser geeft aan dat zijn zienswijze een oproep aan de raad is om de bewoners en gebruikers zo goed mogelijk te beschermen tegen de steeds groter wordende invloed van de cruise op de Wilhelminapier. Het is een oproep om het woongenot en de woonkwaliteit van de woonomgeving te garanderen met alle instrumenten die de raad heeft. De openbare ruimte wordt steeds belangrijker in een steeds compacter wordende stad. Groene ruimtes ook, om de stad aan te passen en klaar te maken voor klimaatverandering. De spreker geeft aan dat de kades openbaar toegankelijk dienen te blijven en het verblijfsaspect daarbij vooral de nadruk moet krijgen. Zijn zienswijze doet verschillende suggesties daarvoor. Hij geeft aan dat de raad zich kan beroepen op reclamanten zoals hij om deze keuzes te maken, maar om deze keuzes te maken kan de raad zich ook beroepen op Rotterdams beleid wat betreft bijvoorbeeld stedelijke ontwikkeling en toerisme. Hij vraagt wat het programma Rivieroevers waard is als de mooiste, zonnigste en meest centrale kade van Rotterdam de facto in handen komt van de cruise. In 2019 op meer dan honderd dagen, in 2021 op zo'n 120 dagen. Waar houdt dit op? Intern bij de gemeente wordt er kennelijk gerept over 200 schepen per jaar in de nabije toekomst. Hoe wordt dan het stedelijke parklandschap ontwikkeld waarin voetgangers en fietsers centraal staan? De spreker geeft aan dat de Holland-Amerikakade met cruiseschepen hard en doods is, waar bewoners niet gewenst zijn. De raad kan zich ook beroepen op de Toerismevisie. De spreker citeert de visienota Te gast in Rotterdam: "We zetten in op een specifieke groep, passend bij Rotterdam: frontrunners... Dit type bezoeker is geneigd buiten de gebaande paden te gaan en laat zich daarom gemakkelijker dan anderen verleiden om bijzondere plekken te bezoeken." Deze frontrunners zijn mensen die "op een duurzame manier de stad willen bezoeken". Tot slot wil de gemeente dat "toerisme in Rotterdam vooral 'in dienst' van de stad" staat. De spreker zegt dat cruisetoerisme haaks op dit beleid staat, wat het college ook maar mag beweren in zijn reactie. De spreker verwijst naar een artikel op zijn website www.havenstad.org. Hij geeft aan dat cruisetoeristen in Rotterdam geen frontrunners zijn, maar vooral naar de traditionele bestemmingen als Kinderdijk, Gouda, etcetera, aldus ook het gemeenterapport uit 2017, en dat cruisetoerisme ook niet "in dienst" van Rotterdam staat. Economisch draagt cruisetoerisme weinig bij, sterker nog: een intern rapport van de gemeente laat zelfs zien dat de belangen van de cruiserederijen en de Rotterdamse middenstand en horeca vooral tegengesteld zijn. Bij de rederijen is alles erop gericht zo weinig mogelijk euro's in de regio te laten. De cijfers over bestedingen uit cruisetoerisme worden volgens de heer Visser sterk overdreven. Hij noemt de nettobijdragen (een ton per schip, volgens het rapport drie ton) tien keer minder dan voorgesteld door Cruise Port en wethouder Van Gils, die zich zegt te baseren op de cijfers uit een rapportage van Cruise Port. Overigens heeft volgens de heer Visser, Cruise Port geweigerd om hem de rapportage ter beschikking te stellen. De frontrunners uit de Toerismevisie komen op een duurzame manier naar de stad, cruisetoeristen niet. In 2016 stootten 57 cruiseschepen in Rotterdam en op



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

de Nieuwe Maas 915 ton stikstofoxiden uit (Bron: AERIUS-RIVM-rapport). De schade voor de volksgezondheid was € 32 miljoen. Vergeleken met gemiddeld een ton netto opbrengst dankzij de bestedingen van rederijen en passagiers, dus voor 57 schepen 5,7 miljoen netto opbrengst, dan is de schade alleen al door stikstofoxiden dus bijna zes keer zo groot.

De spreker zegt dat de raad afwegingen moet maken en dat over de cruise standaard wordt gezegd: zware overlast, maar goed voor de economie en voor het imago van de stad. Tot slot maakt het de band tussen haven en stad sterker en zichtbaarder. Hij geeft aan dat hij betoogd heeft dat er inderdaad sprake is van veel schade en dat anderen hebben betoogd dat er ook veel overlast is. En dat de reactie van het college lijkt te zijn dat uit de modellen blijkt dat er geen overlast kan zijn of dat die niet ernstig kan zijn en men dus rustig door kan gaan. De spreker geeft aan dat hij heeft laten zien dat de cruise de regio economisch weinig oplevert, niet spoort met ander gemeentebeleid en niet goed is voor het imago van de stad. En dat dit ook de vraag oproept of de gemeente de cruise wil gebruiken in de ontwikkeling van de stad, om de band tussen haven en stad te accentueren. Hij vraagt zich af wat de cruise met de Rotterdamse haven te maken heeft. Wil de gemeente nu echt de cruise gebruiken om de haven en de maritieme wereld aan de stad te laten zien? Is de gemeente bereid om daar zo'n hoge prijs voor te betalen in de ontwikkeling van de stad en of de haven niet veel mooiere dingen te bieden? De spreker roept de raad op hiermee rekening te houden bij bestudering van het ontwerpbestemmingsplan, de zienswijzen van bewoners en de reactie van het college op deze zienswijzen. Hij geeft aan dat de keuze van de raad een stempel zal drukken op het centrum van onze stad voor de komende decennia.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn bij de commissieleden.

De heer De Roon merkt op dat het hier gaat over het bestemmingsplan, en dat de heer Visser veel meer heeft aangehaald als het gaat over de cruiseschepen, economische waarde en qua duurzaamheid. Wat zou de heer Visser dan in het bestemmingsplan liever anders willen zien dan nu wordt voorgesteld?

De heer Rozema vraagt de heer Visser of er een bijzondere toename is geweest in het aantal cruises in de retributie die de gemeente Amsterdam heeft ingevoerd voor de cruises. Dat is de gemakkelikhedenretributie voor aanmerende opvarenden. De heer Rozema heeft ook een vraag over de Cruise Port Rotterdam, CPR. Is dat een eigen onderneming? Hij hoort de heer Visser zeggen dat de wethouder van de gemeente Rotterdam zich baseert op de cijfers van een bedrijf in plaats van de eigen organisatie om tot een bepaald oordeel te komen.

Mevrouw Verkoelen vraagt of de heer Visser helemaal tegen cruiseschepen is of zich wel een beperkt aantal kan voorstellen.

De heer Van Putten vraagt hoeveel schepen de heer Visser acceptabel vindt, en wat hij van walstroom vindt. De heer Visser zegt dat hij de Wilhelminapierkade stenig vindt. Welke verbeteringen zouden er volgens hem plaats kunnen vinden? Is er wat mogelijk op de noordkant waar die schepen liggen? Hoe bevalt het leven hem op de Wilhelminapier?

Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

De heer Visser geeft aan dat in het vorige bestemmingsplan van 2009 een aantal zaken stonden die heel geschikt waren voor de verdere ontwikkeling ter ondersteuning van bijvoorbeeld het stedelijk parklandschap. Die staan in de toelichting opgenomen als bepaalde eis en in zijn zienswijze vraagt hij om deze elementen weer over te nemen. Het effect van Amsterdam op Rotterdam is volgens de spreker heel duidelijk: het was verschrikkelijk. Niet alleen omdat het aantal toenam, maar ook de samenstelling van de schepen die kwamen verslechterde dramatisch. CMV was een van de maatschappijen die kwamen, die heeft heel oude schepen. De schepen werden steeds vervuilerder volgens een maat die geïntroduceerd is door het Havenbedrijf: environmental ship index. De spreker verwijst nogmaals naar zijn website. Hoe ouder het schip is, hoe hoger de stikstofemissiewaarden zijn. In de rapportage van Marin aan RIVM zijn ook de cijfers van de totale uitstoot te zien. Inzoomend op het centrum van Rotterdam is een ontzettend rode stip te zien, dat is precies de Wilhelminapier met een toename jaar op jaar van stikstofoxide. Rotterdam heeft heel lage kadegelden, die worden strategisch laag gehouden om schepen aan te trekken. Alle diensten door CPR worden gratis aangeboden. Cruise Port Rotterdam is een volledige dochter van het Havenbedrijf. De spreker heeft met meerdere wethouders en ambtenaren gesproken over dit onderwerp. De woordvoerder van wethouder Van Gils zei hem dat de wethouder zich baseert op de rapportage van Cruise Port Rotterdam. De heer Visser heeft hem daarna per e-mail gevraagd of hij die rapportage mocht ontvangen, want via Cruise Port krijgt hij die niet. Dan wordt gezegd dat het economisch aspect er nu niet meer toe doet, maar dat het alleen om de inpassing gaat. In de rapportage van het college in reactie aan de wijkraad is te lezen dat er toch weer economische aspecten bij betrokken worden voor de integrale beoordeling. De heer Visser geeft aan dat hij schepen prachtig vindt en dat hij Rotterdam een prachtige plek om te wonen vindt. Maar de vraag is of de gemeente zeeschepen die zo groot zijn als een groot containerschip met 20.000 containers, in het centrum van de stad wil hebben. De heer Visser zegt dat walstroom door de gemeente wordt gezien als de oplossing voor het overlastprobleem van de cruise. Dat vindt hij een miskennen van alle vormen van overlast die er zijn, zoals uitstoot, lawaai, licht en veel verkeer op de pier. En de prachtige kade kan niet gebruikt worden. Hij vindt het doodzonde dat die mooie kade gebruikt wordt voor de cruise. Walstroom vermindert een deel van de overlast. Een schip komt aan en voordat die aan de walstroom kan, is er een halfuur tot een uur voorbij, zegt een rapport van Royal Haskoning uit 2008. Volgens datzelfde rapport gaan de motoren twee uur voordat de schepen vertrekken weer aan. Om de massa van zo'n schip in beweging te zetten, is enorm veel energie nodig. Al die uitstoot is in het centrum van de stad, direct naast de kade. Zijn probleem is niet dat de kade stenig is, maar dat de kade een groot deel van het jaar ontoegankelijk is. In zijn zienswijze heeft de heer Visser opgenomen wat de verdeling van de schepen is over het jaar heen. Ze zijn daar vooral als het mooi weer is in het voorjaar en de zomer, en dan wil iedereen gebruikmaken van de kade.

De voorzitter dankt de heer Visser voor zijn uitgebreide toelichting.

Vragen aan ambtelijke ondersteuning

De heer Rozema heeft twee vragen voor de ambtelijke ondersteuning. Ten eerste over de rapportage van Cruise Port Rotterdam, een volledige dochter van



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

een verbonden partij van de gemeente Rotterdam. Hij vraagt of die rapportage openbaar is. Zijn tweede vraag is of de kade openbare ruimte is, en als dat zo is, welk besluit het college kan nemen om bijvoorbeeld openbare ruimte voor een gedeelte van de dag af te sluiten voor het algemeen publiek.

Mevrouw Verkoelen wil ook vragen of de rapportage van Cruise Port Rotterdam openbaar is en graag zien. De inspreker heeft net de elementen genoemd die in een eerder bestemmingsplan stonden en die nu in de herziening niet meer overgenomen zijn. Kan de ambtenaar een toelichting geven waarom die niet overgenomen zijn?

De heer Van Putten vraagt of de cruiseschepen relatief veel bijdragen aan de economie. En hij vraagt of er een maximum is aan het aantal schepen in het beleid of op piekmomenten. En wanneer komt er walstroom en is het dan verplicht om te gaan gebruiken? De heer Van Putten hoort de inspreker net zeggen dat de oude schepen het meest vervuילend zijn, dus die zou men het liefst niet meer hebben.

De heer Van Dijk geeft aan dat in de zienswijze van de heer Visser ook een stuk staat over het verkeer. Daarin staat de zin: 'In de door de gemeente verstrekte informatie ontbreken het verkeersmodel, aannames qua inputvariabelen, de uitkomsten en de doelstellingsfunctie die gebruikt kan worden om vast te stellen of gewenste doelen al of niet bereikt worden.' Zou de ambtenaar daarop kunnen reageren? Kan het gebied de load die in het bestemmingsplan zit dragen?

De heer De Roon heeft dezelfde vragen als mevrouw Verkoelen. Hij noemt de link met de ontwikkeling van de Rijnhaven naast het gebied. Volgens de heer De Roon worden in het bestemmingsplan niet de aantallen cruiseschepen geregeld, terwijl dat wel het punt van de heer Visser is.

De heer Volman zegt dat aan de voorkant bekend moet zijn wat de norm voor bepaalde zaken is. Voor luchtkwaliteit bijvoorbeeld zijn normen ontwikkeld. Sommige zaken zijn bijna niet meer op die manier te meten. Dat gaat over: is het nog leefbaar als er zes keer per week een schip voor de deur ligt? En wanneer kan het dan wel? In het bestemmingsplan wordt niet het aantal schepen geregeld; dat is vooral een politieke aanname. In het bestemmingsplan wordt ook niet geregeld dat de kade perse openbaar moet zijn en wordt ook niets vastgelegd over de verkeersveiligheid.

De heer Hilhorst weet niet of de rapportage van Cruise Port Rotterdam openbaar is. Hij zal dat navragen. Als die informatie openbaar is, kan die verstrekt worden. Gevraagd is of en op welke wijze de cruise bijdraagt aan de economie. De spreker geeft aan dat dit een ingewikkelde discussie is. Wethouder Van Gils is van mening dat dit een gepasseerd punt is. Er is gekozen voor behoud van de cruise op deze plek en dan is dat voor wethouder Van Gils geen relevante vraag meer. De kade is openbare ruimte, die specifiek voor de cruise wordt afgesloten omdat er dan een douanezone moet zijn. Hij neemt aan dat de cruise dat met de gemeente geregeld heeft, bijvoorbeeld in de huurovereenkomst, en daar toestemming voor heeft. Wat betreft de aantallen schepen: dat wordt niet geregeld in een bestemmingsplan maar is een bestuurlijke afweging.



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

De heer Volman geeft aan dat in het oude bestemmingsplan nog een beschrijving in hoofdlijnen stond, zoals waar wat mag en in welke verhoudingen, met daarbij vaak nadere eisen. In de nieuwe terminologie in het huidig kader met het digitaal maken van het bestemmingsplan, maakt het college veel meer gebruik van een verbeelding met plekken die heel precies aangewezen kunnen worden, waarbij eisen aan de inrichting worden aangegeven. Nog steeds zal de gemeente inrichtingsplannen en bouwplannen moeten maken en met ontwikkelaars in gesprek gaan over de juiste invulling, de doorzichten van kade naar kade en dat soort zaken. Een beschrijving als extra toevoeging is niet zinvol om als extra voorwaarde mee te geven in het bestemmingsplan.

De voorzitter geeft aan dat er nog gelegenheid is voor een verhelderende vraag.

De heer Van Putten vraagt wanneer de walstroom echt aangesloten is.

De heer Hilhorst vertelt dat de walstroom, zoals het er nu voorstaat, verplicht wordt per 2030 vanuit Europese regelgeving. De gemeente probeert eerder die walstroom te hebben. Het streven is om in 2024 de installatie operationeel te hebben.

De heer Van Putten geeft aan dat de spreker heeft aangegeven dat er heel vervuilende schepen aan de kade komen. Hij vraagt of de ambtenaar daar iets over kan zeggen.

De heer Hilhorst geeft aan dat de ervaring is dat door corona veel oude schepen vervroegd naar de sloop zijn afgevoerd. Dat is informatie die hij krijgt vanuit Cruise Port. Dus dat de schepen die nu aanmeren relatief vaker schone schepen zijn. De nieuwe schepen kunnen op de walstroom worden aangesloten, als die er is. De gemeente zou kunnen zeggen dat alleen schepen met een aansluiting voor walstroom aan de kade mogen aanleggen, maar ook dat is een politieke afweging.

De voorzitter dankt de heer Visser voor zijn komst en uitgebreide toelichting. De voorzitter constateert dat er een toezegging is gedaan ten aanzien van het Cruise Port Rapport van Cruise Port Rotterdam, dit wordt doorgeleid naar het college. Het verzoek is om uit te zoeken of dit openbare of niet-openbare informatie betreft en om de openbare rapportage dan bij de stukken te voegen voor de behandeling in de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte.

Advisering

Reclamant 1: Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid Holland.

- 1.1 Bestemming 'Centrum - 1' ook kantoren inperken. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 1.2 Aanscherpen bouwregels veiligheid bij plasbrand. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 2: Havenbedrijf Rotterdam NV.

- 2.1 Veiligheidszone Nieuwe Maas opnemen in de verbeelding. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

- 2.2 Bouwregels om geurhinder te voorkomen. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 2.3 Inzicht nestgeluid aangemeerde schepen. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 2.4 Bereikbaarheid verkeer inzichtelijk maken. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 3

- 3.1 Bescherm speciale rol van alle kades (kwaliteit en inrichting openbare ruimte). Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.2 Verlaag de maximale bouwhoogte tot 120 meter. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.3 Pas gemeentelijk toerismebeleid toe. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.4 Behoud zichtlijnen kade tot kade op maaiveldniveau. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.5 Aanwezigheid zeecruise staat stedelijk parklandschap in de weg (toegankelijkheid en potentie). Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.6 Aanwezigheid zeecruise maakt Maaszijde Wilhelminapier doods (onaantrekkelijke kade, expeditie). Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.7 Twee cruiseschepen op hetzelfde moment is zeer ongewenst (groei cruisesector). Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 3.8 Ontwerp geeft geen inzicht in gevolgen voor verkeer. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Mevrouw Verkoelen merkt ten aanzien van punt 3.5 op dat het wel gegrond is dat als er geen zeeschepen meer zijn, er wel een landschappelijk geheel van de kade te maken is. Juist doordat er cruiseschepen langszij komen te liggen, is het daar niet mogelijk. Het effect wordt er niet anders door, maar mevrouw Verkoelen wil dit wel opmerken.

De voorzitter constateert dat mevrouw Verkoelen niet afwijkend van het voorstel van het college wil adviseren.

De heer Rozema zegt dat ongegrond niet perse betekent dat men het met het college eens is, maar dat de redenering gevolgd kan worden.

De heer Van Dijk merkt op dat een kade niet perse groen is, omdat er geen schepen aan liggen. Ook als er geen schepen liggen, kan gekozen worden voor een stenige kade, bijvoorbeeld omdat dat cultuurhistorisch verantwoord is.

Mevrouw Verkoelen geeft aan dat ze niet direct een groene kade in gedachten heeft, maar wel dat het feit is dat als er cruiseschepen liggen, er niets met de kade gedaan kan worden, anders dan dat die nu is.



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

Reclamant 4: VOF PhilHavana.

- 4.1 Akoestisch onderzoek houdt geen rekening met verkeersbesluit. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 4.2 Akoestisch onderzoek houdt geen rekening met sanering industrielawaai. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 4.3 Extra bouwregels zijn niet nodig vanwege sanering geluid. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 5: Warmtebedrijf Infra NV.

- 5.1 Warmteleiding beschermen in kader van externe veiligheid. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 6: Nauta Dutilh namens Pathé Theatres BV.

- 6.1 Meer dan voldoende bioscopen in Rotterdam. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 7: KPN BV.

- 7.1 Gemeente moet toezien op naleving eisen geluidhinder. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 7.2 Verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 7.3 Groei en stikstofuitstoot past niet binnen duurzame ambities. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 8: Bewoners 't Leidsche Veem

- 8.1 Programma 2009 is de grens voor verdere verdichting. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.2 Focus op hoger segment strookt niet met hogere dichtheid en intensiteit. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.3 Intensief gebruik The Sax onvoldoende onderbouwd. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.4 Optoppen van 't Leidsche Veem is niet bescheiden. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.5 Er ontbreekt een goede analyse van huidig en toekomstig verkeer. Voorstel van het college: gegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.6 Het bestemmingsplan moet grens stellen aan verdere verdichting. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie besluit om dit punt aan te houden en dat dit bij de commissiebehandeling zal worden besproken.
- 8.7 Elk pand een duidelijke plek voor laad- en loszone. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.8 Windoverlast erger na bouw hoge torens. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.9 Luchtkwaliteit vraagt aan voorkant maatregelen. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.10 Geluidsoverlast vraagt uitwerking van maatregelen. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 8.11 Bezonnig is onvoldoende onderzocht. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

De heer Van Dijk vraagt zich af, als punt 8.5 gegrond wordt verklaard, of punt 8.6 ongegrond is, omdat die punten volgens hem met elkaar samenhangen.

De voorzitter constateert dat de commissie t.a.v. punt 8.6 het voorstel van het college niet conform verklaart. De discussie kan dan met het college gevoerd worden in de commissie Bouwen Wonen en Buitenruimte.

3. Bestemmingsplan BP Parapluherziening Cultuurhistorie Crooswijk (raadsvoorstel 21bb11757)

De voorzitter geeft aan dat reclamant 2 van Stichting Woonstad Rotterdam heeft afgezien van de mogelijkheid om een toelichting op de zienswijze te komen geven.

Zienswijze 1:

De heer Snel namens Vereniging Othman geeft aan dat de zienswijze die door de vereniging is ingediend tegen de parapluherziening in hoofdzaak over twee dingen gaat. Ten eerste het feit dat de vereniging vindt dat er niet sprake is van een gelijke behandeling van vergelijkbare situaties. En ten tweede dat de vereniging geen juiste vertaling ziet van het proces dat met de gemeente is doorlopen in de afgelopen periode om te komen tot de noodzakelijke verbouwing van het pand. Ten aanzien van die beide punten schiet naar de mening van de vereniging de beantwoording van het college tekort, die is deels ook onjuist. Ten aanzien van het eerste punt kan de spreker aangeven dat het pand vergelijkbaar met het badhuis in heel slechte staat is. En dat het voor een duurzame toekomst van het pand en het duurzaam blijven van de vereniging binnen de wijk, noodzakelijk is dat er grote verbeteringen komen aan het pand. En dat die verbeteringen niet eenvoudiger worden op het moment dat er allerlei beperkingen zijn. Het tweede punt gaat over het gezamenlijke traject. Er loopt al een lang traject met de gemeente over de mogelijkheden om het pand up-to-date te krijgen en ook uit te breiden, om de belangrijke functies van het pand voor de wijk in stand te kunnen houden. Daarvoor is in de afgelopen periode gezamenlijk een deskundige architect ingehuurd, die op basis van gezamenlijk geformuleerde uitgangspunten door de gemeente en de vereniging een eerste plan, een studie heeft gemaakt. Die studie wordt ook aangehaald in het raadsvoorstel op een ander punt. De spreker vindt het opvallend dat de vereniging op enig moment een brief heeft ontvangen over die studie en over bespreking van die studie in Welstand en monumenten, waarin is aangegeven dat er vooral aandacht moest zijn voor de binnenplaats en de entree. En dat nu in de reactie van het college opeens gesproken wordt over het aanbouwen aan de zijgevel, en dat de manier waarop de vormgeving van de regeling in het bestemmingsplan is gegeven, naar de mening van de vereniging geen recht doet aan de wijze waarop de afspraken in het gezamenlijke project zijn gemaakt. De vereniging vindt het vervelend dat bepaalde verwachtingen gewekt zijn. De heer Snel geeft aan dat er ondertussen een vervolgtraject binnen de moskee speelt waarbij gezocht wordt naar de aanzienlijke financiering die nodig is, en dat het nu lijkt dat er een stapje terug gedaan moet worden. Hij geeft aan dat op het moment dat een vergunning aangevraagd moet worden, er vrijstelling van dit bestemmingsplan verleend zou moeten worden. Dat lijkt de vereniging niet handig in relatie tot de discussie over



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

de mogelijke vergunning tot uitbreiding van de moskee. De spreker wil de raad vragen of die tot een ander besluit kan komen ten aanzien van het bestemmingsplan.

De voorzitter vraagt of er vragen zijn bij de commissieleden naar aanleiding van de bijdrage van de heer Snel.

De heer Van Dijk merkt op dat de heer Snel in zijn inleiding spreekt over ongelijke behandeling van gelijke situaties. Hij vraagt de heer Snel om een verduidelijking.

De heer Snel geeft het verhaal van het badhuis als voorbeeld. Daarbij is onder andere vanwege de slechte staat van het badhuis en vanwege de mogelijkheden tot herontwikkeling gekozen om tot een beperking te komen in relatie tot dit parapluplan. Het pand van de Vereniging Othman is ook in slechte staat, en de binnenkant daarvan is al totaal veranderd. Daar zijn ook allerlei afspraken over om tot een heel mooie herontwikkeling te komen. Hij vraagt zich af waarom dan toch voor dit pand gekozen is voor de standaardaanduiding cultuurhistorisch en het precies vastleggen van twee gevels daarin, terwijl er in het plan juist ideeën waren om iets creatiefs met die gevel te doen, waardoor wel de cultuurhistorische context in stand blijft, maar niet zozeer de precieze vormgeving.

Vragen aan ambtelijke ondersteuning

De heer Rozema merkt op dat de inspreker aangeeft dat in het verleden gesprekken zijn gevoerd tussen de gemeente en de eigenaar van het pand Boezemdwardsstraat 1, en dat er bepaalde zaken zijn besproken of in informele zin zijn overeengekomen die nu niet gestand worden gedaan in de voorliggende parapluperziening. Kan de ambtelijke ondersteuning daar wat meer over vertellen?

De heer Van Dijk sluit zich aan bij de vraag van de heer Rozema. Hij ziet dat bij het badhuis de gevel, ondanks dat die niet is aangewezen, toch moet blijven staan, terwijl bij de moskee wordt gekozen voor beeldbepalend. Kan de ambtenaar uitleggen waarom voor die verschillende benadering gekozen is?

De heer Volman zegt dat een basisprincipe van de grondwet is om gelijke zaken gelijk te behandelen. Hij geeft aan dat er altijd wel wat verschil is. Het badhuis is eigendom van de gemeente. De gemeente is nu in gesprek met de burens, de school, en daarmee zijn afspraken gemaakt die kunnen worden gekoppeld aan de koopovereenkomst, waarin duidelijke afspraken gemaakt worden over aspecten van de gevel, zoals het terugbrengen van oude elementen. Daarmee wordt in feite beoogd en gedaan wat wordt geregeld met een beschermingsregeling die in het bestemmingsplan staat. Dat is goed gegaan voor het badhuis. Bij de moskee is men nog niet zo ver dat het bouwplan al dusdanig uitgekristalliseerd is dat bekend is hoe en wat. In het bestemmingsplan van 2007 was het pand nog niet als cultuurhistorisch beeldbepalend object aangeduid. De verkenning was nog niet uitgevoerd, dus in die zin had de gemeente nog geen instrument, maar dat heeft de gemeente nu wel. Dit is niet een standaardsituatie, want de gemeente is al heel lang met de organisatie in



Hoorzitting diverse bestemmingsplannen

gesprek. Ten aanzien van een aantal elementen van het gebouw, hoe mooi ook, zoals de kap, heeft de gemeente aangegeven dat die niet meegenomen kunnen worden in de bouwplannen. Van zijn collega's die zich hier vanuit cultuurhistorie mee bezighouden, krijgt de heer Volman te horen dat de gevels heel belangrijk zijn qua cultuurhistorie en qua aansluiting. Bekeken wordt of die in het proces meegenomen kunnen worden.

De voorzitter dankt de heer Snel voor zijn komst en bijdrage.

Advisering

Reclamant 1: Vereniging Othman.

- 1.1 Dubbelbestemming gevel Boezemdwardsstraat. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

Reclamant 2: Kneppelhout Advocaten namens Stichting Woonstad Rotterdam.

- 2.1 Onduidelijkheid beeldbepaling De Slurf. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 2.2 Regels invulling onvoldoende nauwkeurig. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.
- 2.3 Renovatie stuit op bouwkundige bezwaren. Voorstel van het college: ongegrond. De commissie gaat daarmee akkoord.

4. Bestemmingsplan BP Parapluherziening Cultuurhistorie Overschie (raadvoorstel 21bb1-476)

Er zijn geen aanmeldingen van reclamanten ontvangen. Dit bestemmingsplan zal worden behandeld in de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte.

De commissiebehandeling vindt plaats op 3 november a.s. In de gemeenteraadsvergadering van 11 november 2021 zal een definitief besluit worden genomen over deze bestemmingsplannen. Er is door de ambtenaar een toezegging gedaan bij agendapunt 2 ten aanzien van de Cruise Port Rapportage. Deze toezegging wordt opgenomen. Het verzoek is aan de wethouder om de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte uiterlijk op 2 november daarover nader te informeren.

5. Sluiting

Hiermee is de hoorzitting van 26 oktober 2021 tot een einde gekomen. De voorzitter dankt allen hartelijk voor hun inbreng en wenst iedereen een prettige avond en sluit de vergadering om 19.40 uur.



TEKST TOELICHTING

BAUKE VISSER

1. INLEIDING

Dames en heren, mijn zienswijze is een oproep aan u om de belangen van bewoners en gebruikers zo goed mogelijk te beschermen tegen de steeds groter wordende invloed van de cruise op de Wilhelminapier. Het is een oproep het woongenot en de kwaliteit van de woonomgeving te garanderen met alle instrumenten die u heeft. De openbare ruimtes worden steeds belangrijker in de steeds compacter wordende stad. Groene ruimtes ook, om de stad aan te passen aan en klaar te maken voor klimaatverandering. De kades dienen openbaar toegankelijk te blijven; het verblijfsaspect moet daarbij vooral de nadruk krijgen. Ik mijn zienswijze doe ik verschillende suggesties.

U kunt zich beroepen op reclamanten zoals ik om deze keuzes te maken. Maar om deze keuzes te maken kunt u zich ook beroepen op Rotterdams beleid wat betreft bijvoorbeeld stedelijke ontwikkeling en toerisme.

2. STEDELIJKE ONTWIKKELING

Wat is het programma Rivieroevers waard als de mooiste, zonnigste en meest centrale kade van Rotterdam de facto in handen komt van de cruise? In 2019 op meer dan 100 dagen, in 2021 op zo'n 120 dagen. Waar houdt dit op? Intern bij de gemeente wordt er kennelijk gerept over 200 schepen per jaar in de nabije toekomst. Hoe ontwikkel je dan het stedelijke parklandschap waarin voetgangers en fietsers centraal staan? De Holland Amerikakade met cruiseschepen is hard en dood; niemand heeft daar iets te zoeken. Bewoners zijn er niet gewenst, wat het College in zijn reactie ook maar mag beweren.

3. TOERISME

U kunt zich ook beroepen op de Toerismevisie. Ik citeer de visienota *Te gast in Rotterdam*: "We zetten in op een specifieke groep, passend bij Rotterdam: Frontrunners ... Dit type bezoeker is geneigd buiten de gebaande paden te gaan en laat zich daarom gemakkelijker dan anderen verleiden om bijzondere plekken te bezoeken". Deze frontrunners zijn mensen die "op een duurzame manier de stad willen bezoeken". Tot slot wil de gemeente dat "toerisme in Rotterdam vooral 'in dienst' van de stad" staat.

Cruisetoerisme staat haaks op dit beleid, wat het College ook maar mag beweren in zijn reactie. Zie ook een artikel op mijn website www.havenstad.org

bvisser@ese.eur.nl.

- Cruisetoeristen in Rotterdam zijn geen frontrunners. Zij gaan vooral naar de traditionele “See Holland” bestemmingen als Kinderdijk, Gouda, Den Haag-Delft, de Keukenhof en Amsterdam (aldus gemeenterapport uit 2017).
- Cruisetoerisme staat ook niet “in dienst” van Rotterdam.

- (1) Economisch draagt het weinig bij, in tegenstelling tot wat keer op keer beweerd wordt door Cruise Port Rotterdam en het College. Sterker nog, een intern rapport van de gemeente, te vinden op mijn website www.havenstad.org, laat zien dat de belangen van cruiserederijen en de Rotterdamse middenstand en horeca vooral tegengesteld zijn. Zelfs de fietsen en pedelecs die ze gebruiken voor hun activiteiten nemen de rederijen AIDA en MSC mee aan boord. De begeleidende gidsen zijn in dienst van de rederijen; alles is erop gericht om zelf veel te verdienen, om zo weinig mogelijk euro's in de regio te laten. “The ship is the attraction, not the port of call”, zei een voormalig directeur van Carnaval.
- (2) In bijlage 2 van het *Zeeccruise* rapport uit 2017 van gemeente en Havenbedrijf staat een gedetailleerde inventarisatie van de bestedingen door cruise-passagiers en rederijen in de regio. Het rapport komt uit op 293k gemiddeld per schip aan bestedingen. Ik gebruik die inventarisatie om een beeld te krijgen van de netto bijdrage aan de economie. Mijn optimistische inschatting van de gemiddelde netto bijdrage is een ton per schip. Dat is 10 keer zo weinig als wat Cruise Port Rotterdam beweert. Het is ook 10 keer zo weinig als wat wethouder Van Gils beweert. Navraag leerde dat hij zicht baseert op de CPR en niet op zijn eigen gemeenterapport ... Het rapport van de CPR wil noch Van Gils noch CPR met mij delen.
- (3) De cruise is ook niet goed voor het imago van de stad, zie bijvoorbeeld de reacties in de krant bij de aankomst van de nieuwe MS Rotterdam van de HAL. AD: hoe valt burgemeester Aboutaleb's enthousiasme te rijmen met zijn inzet voor de energietransitie? Volkskrant: het lijkt wel of er niets geleerd is van alle klimaatrapporten die de afgelopen jaren zijn geschreven. NRC: HAL baas moet toegeven dat ze “er nog lang niet zijn” (wat betreft terugbrengen uitstoot en dus vermindering schade aan volksgezondheid, natuur, gewassen).

- De frontrunners uit de Toerismevisie komen op een duurzame manier naar de stad, cruise-toeristen niet. In 2016 stootten 57 cruiseschepen in Rotterdam en op de Nieuwe Maas 915 ton stikstofoxiden uit (Bron: AERIUS-RIVM rapport). Schade voor volksgezondheid: 32 miljoen Euro (PBL monetaire milieuschade).

Tekenend wat betreft het gevaar dat de cruise is voor de volksgezondheid is de reactie van het College op de zienswijze van het Havenbedrijf (punt 2.2). Vanwege de cruiseschepen stelt het College voor om aan de bebouwingsnormen toe te voegen dat de “aanzuigopening van

luchtbehandelingsinstallaties van de Nieuwe Maas afgekeerd zijn, dan wel dient deze opening afsluitbaar te zijn als schepen afgemeerd liggen". Krijgen toekomstige bewoners straks ook te horen dat het College aanraadt om ramen en deuren en luchtbehandelingsinstallatie dicht te doen op 120+ dagen per jaar?

Vergelijk de 32 miljoen Euro schade met gemiddeld een ton netto opbrengst dankzij de bestedingen van rederijen en passagiers. Dus 57 schepen 5,7 Miljoen netto opbrengst. Schade, alleen door stikstofoxiden, is dus bijna 6 zo groot. Rotterdam verliest dus, jaar op jaar, door cruiseschepen.

En dan heb ik het nog niet eens gehad over alle investeringen die de gemeente en het Havenbedrijf gedaan hebben. Of over al het andere moois dat we met de Holland Amerikakade hadden kunnen doen!

4. TOT SLOT

U moet afwegingen maken. Over de cruise wordt standaard gezegd: zware overlast, maar goed voor de economie en voor het imago van de stad. Tot slot maakt het de band tussen haven en stad sterker en zichtbaarder.

Ik heb betoogd dat er inderdaad sprake is van veel schade. Anderen hebben met mij betoogd dat er ook veel overlast is. De reactie van het College lijkt te zijn: uit onze modellen blijkt dat er geen overlast kan zijn of dat zij niet ernstig kan zijn, we gaan dus rustig door.

Ik heb ook laten zien dat het de regio economisch weinig oplevert, niet spoort met ander gemeentebeleid en niet goed is voor het imago van de stad.

Dat roept ook de vraag op of we de cruise willen gebruiken in de ontwikkeling van de stad, om de band tussen haven en stad zichtbaar te maken en te versterken. Wat heeft de cruise met de Rotterdamse haven te maken? Willen we nu echt de cruise gebruiken om de haven en de maritieme wereld aan de stad te laten zien? Zijn we bereid om daar zo'n hoge prijs voor te betalen in de ontwikkeling van de stad? Heeft de haven niet veel mooiere dingen te bieden?

Ik roep u op om hiermee rekening te houden als u dit ontwerpbestemmingsplan, de zienswijzen van bewoners en de reactie van het College op deze zienswijzen bestudeert. Uw keuze zal een stempel drukken op het centrum van onze stad voor de komende decennia.



Gemeente Rotterdam
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Datum
22 oktober 2021

Ons kenmerk
2021-RESRWR-006

Contactpersoon
Roelant Rollingswier

Telefoon
06-53712565

E-mail
roelant.w.rollingswier@kpn.com

Betreft: Schriftelijke inspreekreactie KPN B.V. m.b.t. Ontwerpbestemmingsplan Kop van Zuid

Geachte gemeenteraadsleden,

Hierbij sturen wij de schriftelijke inspreekreactie van KPN B.V. (hierna te noemen KPN) op het Ontwerp Bestemmingsplan Kop van Zuid, Rotterdam gepubliceerd in de Staatscourant op 14 april 2021 (Staatscourant 2021 nr. 18119) en de reactie van gemeente op onze zienswijze.

Zoals bij u bekend, is het hoofdkantoor van KPN gevestigd binnen het plangebied Kop van Zuid aan de Wilhelminakade 123, waar per dag circa 1.000 à 1.500 werknemers, inhuurkrachten, externe relaties en leveranciers acte de présence geven. KPN huurt het gehele kantoorgebouw van Real I.S. Netherlands AG, de eigenaar van het kantoorpand.

Naar aanleiding van uw ontwerp Bestemmingsplan Kop van Zuid maken wij ons grote zorgen over de geluidshinder, verkeersveiligheid en stikstofuitstoot zowel gedurende de periode van planrealisatie als in de periode daarna. Deze zorgen hebben wij verwoord in onze zienswijze d.d. 26 mei 2021 (bijgevoegd bij deze brief als bijlage). De gemeente adviseert u thans om onze zienswijze ongegrond te verklaren en dat betreuren wij ten zeerste. Hieronder zullen wij per onderwerp toelichten waarom wij van mening zijn dat u dit advies niet dient over te nemen.

Geluidshinder

In de reactie van de gemeente wordt erkend dat het verkeersgebruik als gevolg van het bestemmingsplan fors zal toenemen. Voor het verkeer bij de Wilhelminapier wordt uitgegaan van een stijging van 24%. Vervolgens beroept de gemeente zich op het feit dat in het verleden is gerekend op veel meer verkeer en dat daarom geen aanpassing nodig is. Dat in het verleden is gerekend op meer verkeer betekent niet dat de gemeenteraad akkoord moet gaan met het vasthouden hieraan. Een dergelijke stijging past ook niet bij de ambities om de omgeving leefbaar en vrij van geluidshinder en/of geluidsoverlast te houden. KPN verzoekt u derhalve het bestemmingsplan te amenderen, zodat de stijging wordt gemaximeerd tot 10% (of in ieder geval substantieel minder dan 24%). Dit kan o.a. door de flexibiliteit in het bestemmingsplan te beperken door minder uitbreiding, dan wel verdichting toe te staan. Daarnaast kan er extra budget worden gereserveerd voor beperking van de verwachte stijging van de geluidshinder tot een acceptabel en prettig niveau. Bijvoorbeeld door een minimum aan gevelgroen als geluiddempende maatregel op te nemen.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Als gevolg van de toename van het verkeer zullen de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het gebied afnemen. Dat meer verkeer in het verleden leidde tot verschuivingen van doorgaand verkeer naar de Willemsbrug, zoals de gemeente in haar reactie stelt, betekent nog niet dat dit in de toekomst ook zal gebeuren. Simpelweg omdat het doorgaand verkeer op de Willemsbrug op een gegeven moment ook een grens zal bereiken. In het verleden behaalde "resultaten" zijn immers geen garantie voor de toekomst. Het lijkt KPN derhalve verstandig deze verkeersproblematiek integraal te benaderen, want anders leidt het goedkeuren van het bestemmingsplan voor het ene gebied tot problemen bij een ander gebied (het bekende "waterbede-effect"). Het viel ons overigens op dat de gemeente in reactie op de zienswijzen van andere reclamanten, zoals het Havenbedrijf Rotterdam, spreekt over een grotere toename van het verkeer dan thans als uitgangspunt is opgenomen in het bestemmingsplan.

Het anders inrichten van de verkeersverlichting, zoals de gemeente oppert in haar reactie, is slechts een doekje voor het bloeden gezien de forse stijging van het verkeer en de forse afname van de bereikbaarheid. KPN vraagt u daarom het bestemmingsplan te amenderen op dit punt door een aantal locaties verder te begrenzen qua volume, zodat de verwachte stijging van het verkeer en geluidsoverlast tot een acceptabel niveau beperkt worden.

Daarnaast spreken wij de hoop uit dat bij de inrichtingsplannen onze suggestie voor een breder zebrapad wordt meegenomen.

Stikstofuitstoot

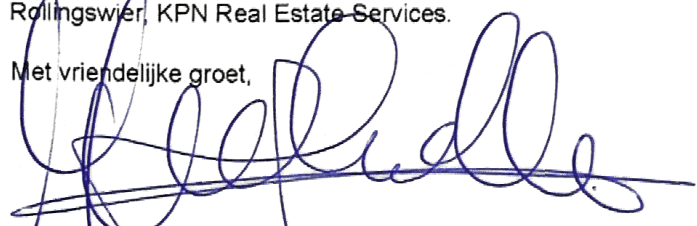
In haar reactie schrijft de gemeente dat het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke normen voor maximale stikstofuitstoot. Dit is wat KPN betreft een uiterst magere ambitie als het gaat om duurzaamheid. Wij verzoeken u een hogere ambitie op te nemen in het plan, bijvoorbeeld door het bestemmingsplan te amenderen en als eis/voorwaarde op te nemen in het bestemmingsplan dat de norm voor de stikstofuitstoot gemaximeerd wordt op minimaal 10% (of ander percentage dat beter aansluit bij gemeentelijke duurzaamheidsambities) onder de wettelijke normen voor maximale stikstofuitstoot. Hiermee maakt Rotterdam duidelijk dat haar duurzame ambities verder gaan dan alleen te voldoen aan de landelijke wettelijke normen.

In plaats van het raadsvoorstel te amenderen kunt u als gemeenteraad uiteraard ook het college verzoeken het plan aan te passen op basis van bovengenoemde suggesties en terug te komen naar de gemeenteraad met een beter bestemmingsplan. Met strakkere kaders voor geluidshinder, verkeersveiligheid en duurzaamheid zal een beter en duidelijker bestemmingsplan voor de bewoners en bedrijven gevestigd op de Kop van Zuid (hopelijk) het resultaat zijn van uw inspanningen.

Wij hopen dat u onze zorgen meeweegt bij de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan.

Mocht u over bovenstaande willen spreken met KPN, dan kunt u contact opnemen met Roelant Rollingswier, KPN Real Estate Services.

Met vriendelijke groet,


J.W.M. Hornman-Huberts
Managing Director Real Estate Services KPN B.V.

Gemeente Rotterdam
T.a.v. directeur Stadsontwikkeling
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kop van Zuid - zienswijze KPN B.V.

Geachte gemeenteraadsleden,

Hierbij sturen wij op hoofdlijnen de zienswijze van KPN B.V. (hierna te noemen KPN) op het Ontwerp Bestemmingsplan Kop van Zuid, Rotterdam gepubliceerd in de Staatscourant op 14 april 2021 (Staatscourant 2021 nr. 18119).

Het hoofdkantoor van KPN is gevestigd binnen het plangebied Kop van Zuid aan de Wilhelminakade 123, waar per dag circa 1.000 à 1.500 werknemers, inhuurkrachten, externe relaties en leveranciers acte de présence geven. KPN huurt het gehele kantoorgebouw van Real I.S. Netherlands AG, de eigenaar van het kantoorpand.

Naar aanleiding van uw ontwerp Bestemmingsplan Kop van Zuid maken wij ons grote zorgen over de geluidshinder, verkeersveiligheid en stikstofuitstoot zowel gedurende de periode van planrealisatie als in de periode daarna. Deze zorgen zullen wij hieronder per onderwerp toelichten.

Geluidshinder

De huidige geluidsbelasting op ons pand is al hoog. Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat de voorkeurswaarden m.b.t. geluid worden overschreden. Dit is thans ook al het geval, wat betekent dat de voorkeurswaarden in de toekomst nog meer/vaker zullen worden overschreden als gevolg van de toename van verkeersbewegingen en bewoners komen als gevolg van de plannen.

Daarnaast zullen de bouwwerkzaamheden (tijdelijk) gedurende de planrealisatie een hogere geluidsbelasting geven. Het is wat ons betreft enorm belangrijk dat de gemeente erop toeziet dat de wettelijke eisen ten behoeve van (preventie van) geluidshinder ten alle tijden worden nageleefd en waar mogelijk maximaal worden gemitigeerd zodat de geluidsoverlast minimaal is voor de bewoners en gebruikers van de panden in het plangebied.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Het plangebied heeft slechts één weg als toegang en die loopt langs ons pand aan de Wilhelminakade. 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. Wij hechten er veel waarde aan dat medewerkers van KPN, bewoners en bezoekers van de Kop van Zuid zich veilig en vrij kunnen blijven bewegen in het gebied. Daarnaast verwachten wij een enorme toename voor de gemeentelijke handhaving als gevolg de toenemende verkeersdruk en het gebrek aan fiets- en autoparkeerplaatsen. Thans ervaren wij al overlast door het gebrek aan parkeerplaatsen en door het bestemmingsplan zal deze overlast alleen maar toenemen.

Wij willen tevens benadrukken dat het voor ons van belang is dat de parkeergarage onder het kantoorgebouw ten alle tijden (dus ook tijdens de bouwwerkzaamheden) bereikbaar dient te blijven voor onze medewerkers en leveranciers. Daarbij hebben wij ook zorgen over de logistieke routing tijdens de bouwwerkzaamheden aangezien er dan waarschijnlijk wegen tijdelijk onbereikbaar zijn en omleidingen leiden tot nog meer drukte op de andere wegen.

Tijdens de informatieavond over het bestemmingsplan hebben wij nog de suggestie gedaan om het zebrapad voor ons pand te verbreden (vergelijkbaar met het zebrapad op de Coolsingel) ter bevordering van de veiligheid. Wij horen graag of deze suggestie in de gemeentelijke verkeersplannen voor het gebied wordt meegenomen.

Stikstofuitstoot

De uitbreiding tot ongeveer 265.000 m² b.v.o. aan wonen inclusief stedelijke functies zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan is dermate veel dat naar onze mening de grenzen aan verantwoord en duurzaam groeien op de Kop van Zuid worden overschreden. Het is wat ons betreft daarom van belang dat er in het definitieve bestemmingsplan, dan wel het metrage wordt verlaagd, dan wel dat er scherpere kaders worden opgenomen met betrekking tot beperking van de stikstofuitstoot als ook meer ruimte voor groen. Dit laatste is met name voor KPN van belang gezien de duurzame ambities van KPN.

Wij vertrouwen erop dat onze zorgen zullen worden meegewogen bij de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan en bij de planrealisatie (inclusief afspraken met ontwikkelaars).

Graag zijn wij bereid onze zienswijze nader toe te lichten. Tevens verzoeken wij u ons te informeren over de voortgang van deze planvorming c.q. realisatie op het op de brief aangegeven adres ter attentie van R. Rollingswier, KPN Real Estate Services.

Met vriendelijke groet,



J.W.M. Hornman-Huberts
Managing Director Real Estate Services
KPN B.V.