



Aan de commissie(s)

Beste commissieleden,

Bij behandeling van het bestemmingsplan en de grondexploitatie voor Parkhaven in de commissie BWB op 25 januari 2023 zijn er door mij enkele toezeggingen gedaan. Deze worden hieronder beantwoord.

Kaart met de HOV-haltes (23bb000485)

In bijlage 1 hieronder, is de kaart bijgevoegd waarop de HOV-route tussen Centraal station en Zuidplein is weergegeven, inclusief de halte Euromast/Parkhaven.

Grondaanwinning en inrichting kade (23bb000486)

In de grondexploitatie Parkhaven wordt rekening gehouden met de definitieve inrichting van de extra openbare ruimte die ontstaat als gevolg van de kadevervanging. Als kwaliteitsniveau voor de openbare ruimte is de Rotterdamse standaard gehanteerd. Wanneer de nieuwbouw op Parkhaven gereed is dan wordt de tijdelijke inrichting van kade inclusief de tijdelijke inrichting van de grondaanwinning vervangen voor een definitieve inrichting. Deze wordt gefinancierd uit de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling.

Taxatie (23bb000487)

De documenten met betrekking tot de taxatie van de te verkopen grond worden - onder oplegging geheimhouding - via het college beschikbaar gesteld voor 2 februari 2023.

Wijken in Balans (23bb000488)

Tijdens de vergadering van uw commissie heb ik toegelicht dat de sociale huurwoningen in eigendom zullen komen van een Rotterdamse corporatie en dat het uitgangspunt is dat dit Woonbron zal zijn. U heeft mij gevraagd wat de consequenties zijn indien niet wordt voldaan aan de Bestuurlijke overeenkomst Wijken in Balans waarin staat dat Woonbron sociale woningen op Parkhaven realiseert.



In de prestatieafspraken 2020-2021 en 2022-2023 is tussen gemeente en Woonbron afgesproken dat partijen zich inzetten om in het Parkhaven 20% van de te bouwen woningen in het sociale segment te realiseren en dat Woonbron kwalitatief goede sociale woningen tegen een redelijke prijs binnen deze ontwikkeling realiseert. Deze prestatieafspraken zijn conform de afspraken in de bestuurlijke overeenkomst Wijken in balans (2019).

Als de uitvoering van de prestatieafpraak achterwege blijft, dan is het overeenkomstenrecht van toepassing. Ultiem remedium kan zijn dat een van de partijen de zaak voorlegt aan een rechter. In de praktijk van de prestatieafspraken komt dit niet voor. Woningcorporaties en gemeente hebben een wederzijds belang een (goede) onderlinge relatie intact te houden en sturen daarom bij in overleg.

In de bestuurlijke overeenkomst Wijken in Balans is daarnaast afgesproken dat als gedurende de looptijd van de overeenkomst een conflict ontstaat:

- partijen in overleg treden om een passende oplossing uit te werken;
- het overleg plaats vindt binnen het traject van de prestatieafspraken, met als doel om de gevonden oplossingsrichting als prestatieafpraak vast te leggen.

Als het de gemeente en corporatie, als gevolg van het voortdurende conflict, niet lukt om tot prestatieafspraken te komen, dan volgen partijen de in de Woningwet vastgestelde procedure voor geschillenbeslechting. De uiterste consequentie van het niet komen tot een oplossing voor een conflict is dat bestuurlijke overeenkomst Wijken in Balans tussen de gemeente en de betreffende corporatie wordt ontbonden en de wederzijdse inspanningsverplichtingen komen te vervallen.

Een mogelijkheid is ook, zoals we in de afgelopen jaren hebben gezien, dat een corporatie een locatie niet kan realiseren. In die gevallen heeft in onderling overleg een collega-corporatie de realisatie van de sociale woningen overgenomen.

De ontwikkelende partijen van Parkhaven hebben aangegeven dat mocht er niet tot overeenstemming gekomen worden met Woonbron, ze met een andere Rotterdamse corporatie in zee zullen gaan.

Er werd ter vergadering gesuggereerd dat Parkhaven geldt als compensatielocatie voor liberalisering van woningen op Coolhaveneiland. Dat is niet correct. Er is geen 1-op-1 relatie tussen gebieden vastgelegd bij de prestatieafspraken tussen gemeente en woningcorporaties. In zienswijze a4 in de Nota Zienswijzen bij het bestemmingsplan Parkhaven is dit als volgt toegelicht: 'Met de afzonderlijke woningcorporaties zijn overeenkomsten gesloten over de langjarige ontwikkeling van het sociaal basis bezit in wijken (woningen met huurprijs tot €678,66). Daarbij gold onder andere: afname van sociaal basissegment in die wijken wordt gecompenseerd met nieuwbouw op locaties elders in de stad, zonder dat er een 1-op-1 relatie is tussen gebieden. De woningbouwontwikkeling Parkhaven is hiervan een voorbeeld. In wijken waar ontwikkeling gericht is op een afname van het sociaal basis bezit, zullen naast liberalisaties en verkoop, meer woningen in het secundaire segment (€678,66 - €763,47) terecht komen.'

De Ameland (23bb000489)

Over de aanlegplek van de eigenaar van De Ameland kan ik u het volgende melden. Het project Kadevervanging houdt er rekening mee dat alle schepen terug kunnen keren op hun huidige locatie, 6,5 meter richting het water. Mocht blijken dat het in- en uitvaren door de kadeverbreiding vanuit de ligplaats belemmerd wordt, dan staan nog verschillende mogelijkheden open om dit te onderzoeken.



Bijvoorbeeld een mogelijkheid kan zijn om ze in de nieuwe situatie anders te rangschikken op de kade, of de boten verder uit elkaar te leggen. Bij iedere oplossing is overeenstemming tussen meerdere boten nodig. En iedere oplossing leidt tot een ander financieel plaatje.

Mochten de booteigenaren bedenkingen houden, dan kunnen ze uiteindelijk een zienswijze indienen in kader van de WABO-procedure.

De verschillende maaiveldpeilen

Als correctie op mijn beantwoording van de vraag over de verschillende peilenhoogten in het gebied wil ik u het volgende melden. De rand van de kade komt op +3,60m NAP, de ontsluitingsweg op +3,90 NAP en de voordeur van de gebouwen ligt gemiddeld op +4,10m NAP.

Toewijzing parkeerplaatsen

Naar aanleiding van de discussie over het toewijzen van parkeerplaatsen wil ik u het volgende melden.

De parkeerbalans wordt op basis van normen voor diverse typen woning bepaald. Zo is de parkeernorm voor bijvoorbeeld een sociale woning 0,6. Het aantal woningen en de grootte ervan (en de korting vanwege toepassing van verkeer reducerende maatregelen) bepalen het totaal aantal parkeerplaatsen dat minimaal moet worden gerealiseerd in het project. Bij de omgevingsvergunning wordt dit totale aantal getoetst. Er wordt na oplevering van de woningen niet getoetst op toekenning aan woningtype. De gemeente heeft daar geen instrumentaria voor vastgesteld.

Parkeren voor de Chinese supermarkt

Zoals ik reeds in de commissievergadering meldde, begrijp ik de zorg van deze ondernemer. Nog zo'n 5 jaar na start van de bouw (momenteel voorzien in 2025) kan er op de kade, voor de boot, geparkeerd worden. Want volgens de huidige planning zal de zuidelijke garage pas dan in gebruik genomen kunnen worden. Dus tot 2030 kunnen klanten direct bij de boot parkeren.

In de definitieve situatie, dus na oplevering van de parkeergarage, is de loopafstand tussen de Chinese boot en entree van de zuidelijke garage circa 40-50 meter. In het ontwerp voor de openbare ruimte dat nog moet worden opgesteld, zal worden gezocht naar optimale en makkelijke looplijnen voor bezoekers tussen boot en entree garage. De ontwikkelende partijen zullen zorgen voor adequate parkeergelegenheid van totaal 20 parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt in de zuidelijke parkeergarage, die niet openbaar toegankelijk wordt. De ontwikkelende partijen zullen daartoe met deze ondernemer afspraken maken over de wijze van faciliteren van deze parkeerplaatsen voor de bezoekers. Dit kan door bijv. door uitgifte toegangskaarten bij aankoop in supermarkt en door het toedelen voor abonnementen voor de ondernemer van de supermarkt t.b.v. de bezoekers. Voor het personeel van de supermarkt zullen de ontwikkelende partijen ervoor zorgen dat de voldoende abonnementen voor de noordelijke parkeergarage beschikbaar zijn. De loopafstand naar deze garage is ca 150 meter.



Hopende u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groet,

Drs. C.M. Zeegers MA
Wethouder Klimaat, Bouwen, Wonen

Bijlage(n):

1. Kaart HOV



Bijlage 1

De onderstaande afbeelding verbeeldt de HOV-route inclusief de haltes. De afbeelding is afkomstig uit de bestuurlijk vastgestelde tracéstudie (Raadsbesluit HOV Maastunnel).

