

Anker Insurance Company N.V.

Anker Insurance Company N.V.
Paterswoldseweg 812 9728BM Groningen The Netherlands



Frankering betaald



R Aangetekend

D-A-1

Gemeenteraad van de gemeente Rotter
Postbus 6575
3002AN ROTTERDAM

3SFXVZ6559526

Recommandé

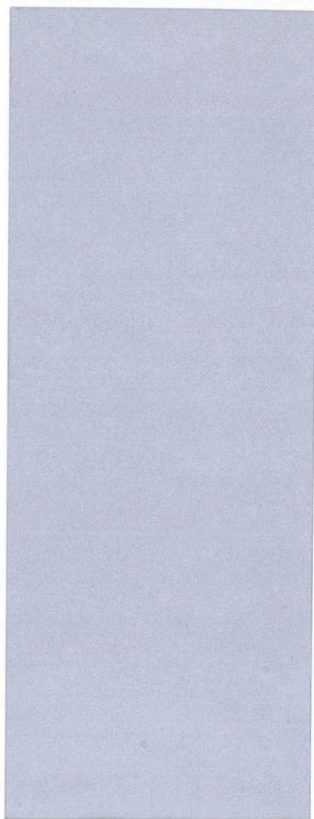
NL



3SFXVZ6559526

P2202

ROUTE: SD		26 JAN. 2024		REG. N°		Gemeenteraad van de gemeente Rotterdam - 23	
KOPIE:							



203 250

Procesmanagement Beheer Informatiehuishouding - PB	
REG.NR:	
26 JAN. 2024	
ROUTE:	KOP E

AANTEKENEN

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

Datum : 24 januari 2024
Onze referentie : 203250
Uw referentie : NL.IMRO.0599.BP21227HogeWiek-on01
Betreft : ontwerpbestemmingsplan 'De Hoge Wiek' zienswijze [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]@anker.nl
Telefoonnummer : [REDACTED]

Geachte mevrouw/heer,

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben bekend gemaakt dat met ingang van vrijdag 29 december 2023 gedurende een periode van zes weken (dus tot en met donderdag 8 februari 2024) het ontwerpbestemmingsplan 'De Hoge Wiek' (NL.IMRO.0599.BP21227HogeWiek)¹ ter inzage ligt.

Gedurende bovengenoemde termijn kan eenieder over het ontwerpbestemmingsplan schriftelijk zienswijzen kenbaar maken aan de gemeenteraad. Van de geboden mogelijkheid maken wij gebruik namens de [REDACTED] wonende op het adres [REDACTED] te Rotterdam. De hoge wijk bepaalt zijn uitzicht aan de linkerkant oftewel de oostzijde en ook neemt de Hoge Wiek zonlicht weg in de ochtend.

Parkeernorm

In het bestemmingsplan Parapluherziening parkeernormering Rotterdam is in artikel 3 bepaald: "Een omgevingsvergunning voor het bouwen, alsmede voor het laden en lossen van goederen, zoals toegestaan op grond van de onderliggende ruimtelijke plannen, wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de normering zoals deze is opgenomen in bijlage 1 of de rechtsopvolgers daarvan."

Deze regel keert terug in een regel in het bestemmingsplan Hoge Wiek: "Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het gebruik van gronden of bouwwerken op grond van de regels in hoofdstuk 2 kan uitsluitend worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig het beleid ten aanzien van parkeren zoals opgenomen in de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022" of de rechtsopvolgers daarvan."²

¹ Gemeenteblad 2023 nr. 566488, 29 december 2023.

² Bestemmingsplan Hoge Wiek, Artikel 10.1 Parkeergelegenheid.

Ten aanzien van afwijken bepaalt het bestemmingsplan: "Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen omtrent parkeren op eigen terrein en van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1, mits voldaan wordt aan de in bijlage 1 of de rechtsopvolgers daarvan opgenomen regels en voorwaarden."

Wij toetsen de (uitvoerbaarheid) van het bestemmingsplan Hoge Wiek dan ook aan de parkeernormen in het bestemmingsplan Parapluherziening parkeernormering Rotterdam en de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Ingevolge artikel 11 Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 'Korting van de parkeereis bij transformatie naar studentenhuysvesting in betaald parkeergebied' staat te lezen: "De in tabel 4.1 van bijlage 4 opgenomen normen kunnen worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaats per woning indien sprake is van een transformatie naar een studentenhuysvesting in betaald parkeergebied en geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen als bedoeld in artikel 6."³

Er wordt echter studentenhuysvesting gesloopt en herbouwd. Daar ziet het aangehaalde artikel 11 niet op, want dat artikel regelt transformatie naar studentenhuysvesting. Artikel 11 kan dan ook niet toegepast worden.

Artikel 14 (van de beleidsregeling) 'Korting van de parkeereis voor ontwikkelingen met een niet-woonfunctie in gebied Centrum' luidt: "Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in gebiedstype A, hoogstedelijk gebied in gebied Centrum, dan kunnen de normen in tabel 4.2 van bijlage 4 auto niet-woonfuncties worden toegepast als maximumnormen, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg."

Ook het toepassen van artikel 14 is niet terecht, de kantoorruimte valt namelijk binnen de functiecategorie Werken en dus niet onder artikel 14. Welk bijzonder gemeentelijk belang hier aan de orde zou zijn wordt niet gemotiveerd. Er zijn veel studentengebouwen en veel kantoren en horeca.

Bovendien staat in de toelichting op artikel 14: "Vanwege het hoge aantal beschikbare openbare parkeergarages werd het niet nodig geacht om nog meer garages bij te bouwen." Volledig openbare garages en wijkstallingsgarages, zijn in de praktijk vaak vol, vooral overdag. In die parkeergarages kunnen huidige bewoners nu vaak al geen parkeerplaats of abonnement krijgen, het zelfde geldt voor aan de straat parkeren. Cliënt heeft al eens tevergeefs getracht een abonnement te verkrijgen.

De hoge parkeerdruk is de NOS ook niet ontgaan bij het uitvoeren van het zeer recente onderzoek naar de parkeerdruk in de 25 grootste gemeenten: "Uit een rondgang van de NOS bij de grootste 25 gemeenten blijkt dat ze nagenoeg allemaal kampen met een groeiende parkeerdruk. De parkeerproblemen spelen in voor de hand liggende steden als Rotterdam, Amsterdam en Utrecht."⁴

Het bevoegd gezag kan ingevolge artikel 15 (beleidsregeling) "in geval van een bijzonder gemeentelijk belang bij het verlenen van de omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk afwijken van artikel 3, zesde lid, indien een ontwikkeling uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving door het bevoegd gezag bijzonder gewenst is en de initiatiefnemer motiveert dat het niet mogelijk is om op eigen terrein de bij de parkeereis verlangde parkeerplaatsen te realiseren en het bij een ontwikkeling feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis, maar de ontwikkeling door de gemeente bijzonder gewenst is vanwege de locatie, de functie of de doelgroep."

³ Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022, artikel 11.

⁴ <https://nos.nl/artikel/2498765-steeds-meer-auto-s-maar-weinig-plek-grote-gemeenten-kampen-met-parkeerdruk>

In de toelichting op artikel 6 '*Parkeren op eigen terrein*' staat: "Als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie, dan behoeven in dat geval geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd als deze op eigen terrein voorhanden zijn. Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft."

Er is nu juist wel parkeergelegenheid op eigen terrein. Die parkeerplaatsen zijn in het verleden opgenomen het gebied voor betaald parkeren. Er zijn nog altijd parkeervakken aanwezig rondom de Hoge Wiek. Op dit moment zijn er 16 parkeerplaatsen aan de voorkant van het gebouw en 22 aan de achterkant, dit zijn er dus 38 in totaal. Van die parkeerplaatsen keert in het nieuwe plan echter helemaal niets terug. Er wordt dan ook niet voldaan aan artikel 15 (van de beleidsregeling).

Geluid

Op dit moment wordt cliënt regelmatig geconfronteerd met geluidsoverlast van feestjes op het dakterras van de Hoge Wiek, waarbij ook versterkte muziek te horen is. In de toekomst zullen er meerdere dakterrassen komen op verschillende lagen van de nieuwe Hoge Wiek. Er is geen onderzoek naar de geluidsoverlast vanaf de terrassen uitgevoerd. Ook wordt nergens beschreven hoe eventuele geluidsoverlast daarvan zal worden tegengegaan. Het ligt voor de hand aan te nemen dat meer dakterrassen op meer niveaus ook tot meer overlast zal gaan zorgen.

Verzoek

Het bouwplan kan niet beantwoorden aan het bestemmingsplan Parapluherziening parkeernormering Rotterdam. Er kan zeker niet aan de parkeerkeurnormen en de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 worden voldaan. Bestemmingsplan Hoge Wiek is daarmee niet uitvoerbaar. De omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van de Hoge Wiek zou slechts geweigerd kunnen worden. Wij verzoeken u onze zienswijze volledig over te nemen.

Met vriendelijke groet,
Anker Rechtshulp b.v.





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

Procosmanagement Beheer Informatiehuishouding - PBI	
REG.NR:	
- 8 FEB. 2024	
ROUTE:	SCHEM:

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan NL.IMRO.0599.BP21227HogeWiek-on01

Rotterdam, 7 februari 2024

Geachte mevrouw/mijnheer,

Met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan willen we graag de volgende zienswijze indienen.

We begrijpen dat onze stad qua ontwikkeling niet stil staat, en dat er behoefte is aan extra woningen. De voorgenomen ontwikkeling van de Hoge Wiek middels nieuwbouw betekent volgens het nieuwe bestemmingsplan een toename van het volume, zowel in de hoogte als in de breedte.

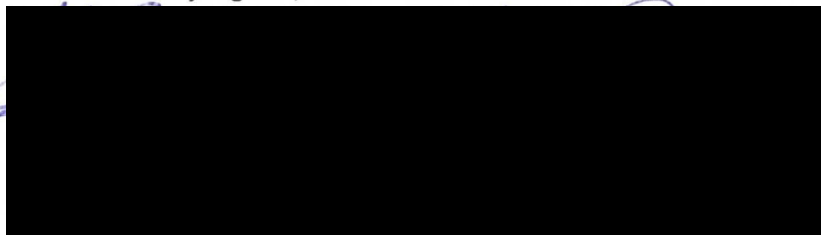
Het voordeel van het grotere volume van de nieuwbouw, resulteert voor ons als omwonende helaas in een nadeel. Ons huidige onbelemmerde vrije uitzicht op het stadscoon de Erasmusbrug en de nabije Maas zal voor een belangrijk deel verdwijnen. Dat heeft tot gevolg dat we bijvoorbeeld cruise schepen niet meer vanaf de Maas kunnen zien aankomen, en ook de diverse vuurwerkshows niet meer goed kunnen zien. In die zin neemt de nieuwbouw nu juist één van de meest interessante stukjes van ons uitzicht weg.

Het onbelemmerde uitzicht vanuit ons appartement is een belangrijke factor voor wat betreft de aantrekkelijkheid van de woning, alsmede ons woongenot en de waarde.

We hebben middels regelmatig contact met de woningbouwvereniging Woonstad reeds in een vroeg stadium (februari 2021) geprobeerd het belang van onze zichtlijnen kenbaar te maken, in een poging om deze belangen zoveel mogelijk mee te nemen bij het ontwerp van de voorgenomen nieuwbouw. Op basis van de schetsen die we gezien hebben, lijkt het er echter op dat deze belangen weinig of geen aandacht hebben gekregen in het ontwerp.

Voor zover mogelijk zouden we alsnog willen vragen om rekening te houden met de zichtlijnen en anderszins vorm te geven aan het extra gewenste volume, om zodoende de belemmering van het waardevolle uitzicht vanuit ons appartement (en dat van anderen) te beperken.

Met vriendelijke groet,



PER GEWONE POST EN PER E-MAIL

De gemeenteraad van Rotterdam
t.a.v. de directeur Stadsontwikkeling,
BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam
E-MAILADRES:
bwt-juridischezaken@rotterdam.nl

Rotterdam, 7 februari 2024

Direct telefoonnr. : 010 - 244 50 93
Direct faxnummer : 010 - 244 96 19
E-mailadres : [REDACTED]@mglaw.nl

Rotterdam

Postbus 25006

3001 HA Rotterdam

Heemraadssingel 155-157

3022 CE Rotterdam

T 010-477 67 77

F 010-425 31 70

E algemeen@mglaw.nl

I www.mglaw.nl

Inzake : VvE Flatgebouw Haringvliet / Gemeente Rotterdam
Onze ref. : 20232245.ME
Uw ref. : NL.IMRO.0599.BP21227HogeWiek-on01 en 2299464-5288925
Betreft : **zienswijze van VvE Flatgebouw Haringvliet op het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden Wet Geluidhinder 'De Hoge Wiek'**

Geachte gemeenteraad,

In bovenvermelde zaak behartig ik de belangen van mijn cliënte, de Vereniging van Eigenaars Flatgebouw Haringvliet, statutair gevestigd te Rotterdam, kantoorhoudend aan Haringvliet 331, 3011 ZP Rotterdam, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 24484968 en te dezen vertegenwoordigd door de [REDACTED]

Bij kennisgeving van 29 december 2023 is bekendgemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'De Hoge Wiek' alsook het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder met ingang van vrijdag 29 december 2023 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage ligt. Daarbij is tevens bekendgemaakt dat over het ontwerpbestemmingsplan en het

ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder door eenieder schriftelijk gemotiveerde zienswijzen naar de gemeenteraad kunnen worden gestuurd.¹

Bij deze – en daarmee tijdig – doe ik u de schriftelijke zienswijze van cliënte op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit toekomen. Cliënte kan zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit en is van mening dat deze niet, althans niet in de huidige vorm zouden moeten worden vastgesteld. In wat volgt licht ik dat standpunt namens cliënte toe. Ik richt mij daarbij eerst op het ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens ga ik in op het ontwerpbesluit.

I. Ontwerpbestemmingsplan

Namens cliënte ben ik van mening dat het bestemmingsplan wat betreft een aantal punten niet op goede gronden berust en daarmee in strijd is met het vereiste van artikel 3.1, eerste lid, van de Wro, dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Ik draag in dat kader het volgende aan.

1. Inleiding, juridisch kader en beleidskader

1. Het voornemen bestaat om de Hoge Wiek te herontwikkelen, waarbij wordt voorzien in een uitbreiding van het aantal woningen. De beoogde doelgroep blijft net als in de huidige situatie studenten en jongeren. Naast woonruimte wordt voorzien in gemeenschappelijke ruimten, een ontvangstruimte, technische ruimten, een buitenruimte, maximaal 500

¹ Gemeentebld 2023, nr. 566488.

vierkante meter kantoren en/of bedrijvigheid en maximaal 500 vierkante meter aan horeca.

2. In de huidige vorm is het plangebied in gebruik als woontoren met 211 woningen, voornamelijk bewoond door studenten. Er bevinden zich nu rond het gebouw 38 parkeerplaatsen voor auto's. Op het nabijgelegen terrein is ruimte om te parkeren voor fietsers en scooters.
3. Onder de beoogde ontwikkeling wordt de bestaande woontoren volledig gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Het beoogde bouwwerk wordt hoger dan de huidige woontoren, teneinde meer woningen te kunnen realiseren. De beoogde bebouwing heeft een maximale bouwhoogte van 72 meter. In de bebouwing worden maximaal 400 studentenwoningen gerealiseerd.
4. Op de begane grond en op de eerste verdieping is een commerciële ruimte beoogd. Hier zal onder meer maximaal 500 vierkante meter horeca 1 worden gerealiseerd, met openingstijden tussen 07:00 en 23:00 uur, met de mogelijkheid tot het ten gehore brengen van achtergrondmuziek en het exploiteren van terrassen.
5. De derde, zesde, tiende en vijftiende verdieping beschikken over een buitenruimte in de vorm van daktuinen of dakterrassen.
6. In het vigerende bestemmingsplan geldt aan de noordzijde van het plangebied een maximum bouwhoogte van 68 meter. Aan de zuidzijde geldt een maximum bouwhoogte van 7 meter.

7. Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Rotterdam”. Op het plangebied is de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022” van toepassing.
8. In het vigerende bestemmingsplan kent het plangebied de enkelbestemmingen ‘Wonen’ en ‘Verkeer – Verblijfsgebied’, alsook de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie 1’ en ‘Waterstaat – Waterkering’.
9. Op het voorliggende plan is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van toepassing. Op grond van de NOVI raakt het project onder andere aan het nationale belang van het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit en het waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
10. Ingevolge het in de Omgevingsvisie Zuid-Holland bepaalde moet het project aan een aantal eisen voldoen. De hier relevante eisen zijn dat ontwikkelingen bij moeten dragen aan de karakteristieke kenmerken en de identiteit van de stad, dat hoogteaccenten zoveel mogelijk samen moeten vallen met centra en interactiemilieus in de stedelijke structuur, dat, daar waar hoogbouw niet samenvalt met zwaartepunten in de stedelijke structuur, een beeldkwaliteitsparagraaf op moet worden genomen om inzicht te geven in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de wijde omgeving, dat ontwikkelingen bij moeten dragen aan de versterking van de stedelijke

groen- en waterstructuur en dat het eigen karakter van het historisch centrum moet worden versterkt.

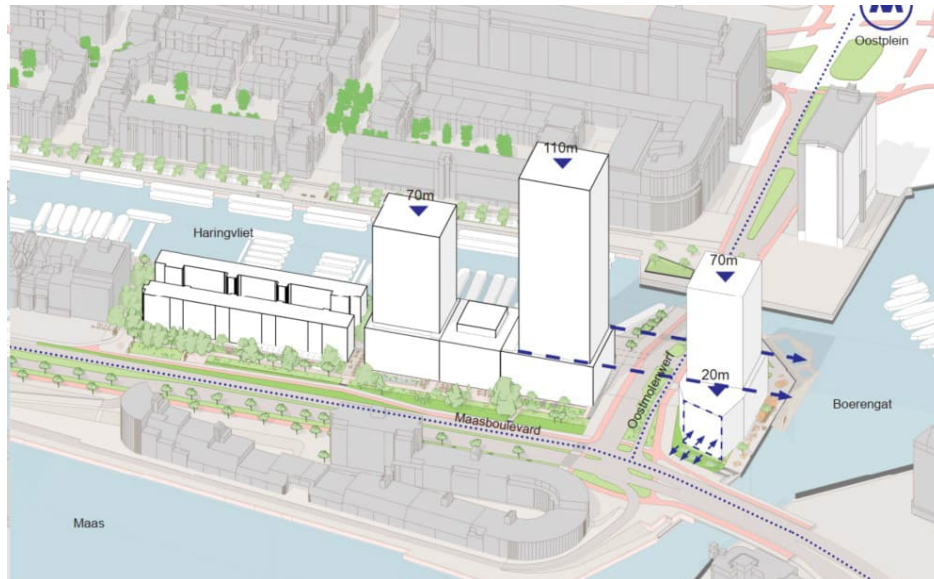
11. Het plangebied is aangewezen als comfortzone. Dat betekent dat aandacht nodig is voor de effecten op wind en schaduw.
12. Op grond van de Nota van Uitgangspunten die in het kader van het project is opgesteld, vraagt de ligging op een zichtlocatie in de bocht van de Maas om een inpassing op meerdere schaalniveaus. De Hoge Wiek mag geen onderdeel zijn van de 'wand' langs de Maasboulevard, maar moet een schakelfunctie vervullen met betrekking tot de omliggende 'slabs'. Op deze wijze moet de Hoge Wiek de overgang van binnenstad naar stadswijk markeren.
13. Met betrekking tot de parkeerbehoefte merkt de Nota van Uitgangspunten op dat het mobiliteitsgebruik van studenten en starters de mogelijkheid biedt om deze doelgroep te laten terugvallen op modaliteiten anders dan autoverkeer. Toekomstige bewoners komen dus niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning. Er komen ook geen parkeerplekken in de openbare ruimte.

2. Gronden van de zienswijze

14. Cliënte kan zich om een aantal redenen niet met het bestemmingsplan verenigen, althans niet in de huidige vorm. Die redenen worden hieronder toegelicht.

2.1 Gebiedsidentiteit, karakter en schaal

15. Zoals gezegd moeten ontwikkelingen op grond van de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland passen binnen de bestaande gebiedsidentiteit, passen bij de aard en schaal van het gebied en moet het eigen karakter van het historisch centrum worden versterkt. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan het specifieke karakter en de identiteit van het gebied.
16. Zoals gezegd moet het beoogde gebouw op grond van de Nota van Uitgangspunten bij dit project daarnaast een schakeling vormen tussen de hoogbouw en de omliggende stadswijken.
17. Blijkens de toelichting bij de regels van het voorliggende bestemmingsplan is de raad van mening dat aan die vereisten wordt voldaan. Naar de mening van cliënte valt echter niet in de zien hoe de beoogde ontwikkeling in de bestaande gebiedsidentiteit past, laat staan hoe deze ontwikkeling aan het eigen karakter en de eigen identiteit van het gebied bij zou dragen.
18. Het gaat in casu om een hoog gebouw. Dat het beoogde gebouw officieel niet onder hoogbouw valt, doet daar niet aan af. Het gaat immers niet enkel om de absolute, maar ook om de relatieve hoogte van het gebouw. Met betrekking tot de relatieve hoogte van het gebouw valt op dat het gebouw hoog uittorent boven de meeste omliggende bebouwing. Dat geldt in het bijzonder voor de bebouwing aan de overzijde van het Haringvliet. Dit gegeven wordt duidelijk uit onderstaande afbeelding.



Bron: Figuur 3.7 uit de toelichting bij het bestemmingsplan.

19. Dat de beoogde torens van het naastgelegen Havenziekenhuis nog hoger zijn dan de onderhavige toren, doet aan het voorgaande niet af, maar versterkt juist de mening van cliënte dat het hier gaat om een toren die niet in verhouding is met de omgeving. De ontwikkeling van het Havenziekenhuis kan wat dit betreft niet los worden gezien van de ontwikkeling van de Hoge Wiek. Samen vormen de projecten een aantal zeer hoge torens die niet in de directe omgeving passen. Het is cliënte niet duidelijk waarom zulke hoge bebouwing op deze plek in de stad nodig en passend is.
20. Dat een lager gedeelte van het beoogde gebouw dezelfde hoogte krijgt als het lagere gedeelte van het beoogde Havenziekenhuis en daarmee in lijn komt met de 'Rotterdamse laag' doet naar de mening van cliënte

eveneens niet af aan het feit dat het hier om torens gaat die niet passen bij het karakter van het gebied. Uit het feit dat de hoogte van de gebouwen op elkaar is afgestemd blijkt overigens ook hoezeer de twee ontwikkelingen met elkaar verbonden zijn.

2.2 Parkeren

21. Zoals gezegd bevat het ontwerpbestemmingsplan geen parkeerplaatsen.
22. Het Rotterdamse parkeerbeleid bevat de mogelijkheid om af te wijken van de voorgeschreven parkeernormen. De afwijking moet dan wel goed en navolgbaar onderbouwd worden. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld de nabijheid van een treinstation en de aanwezigheid van extra fietsparkeerplekken leiden tot een vermindering van het aantal voorgeschreven parkeerplekken.
23. In casu wordt in de toelichting bij de regels van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven dat voor de horecafunctie van het beoogde gebouw wordt gerekend met een parkeernorm van nul parkeerplaatsen. Vanwege de goede bereikbaarheid te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer wordt verwacht dat de ontwikkeling in de praktijk ook een verwaarloosbaar kleine tot non-existente autoparkeerhoeft heeft. Indien bezoekers toch met de auto komen, dan kunnen zij zich tot een aantal parkeergarages in de omgeving begeven.
24. Cliënte kan deze redenering niet volgen. Het is cliënte niet duidelijk waar de verwachting dat horecabezoekers waarschijnlijk niet met de auto

zullen komen op gebaseerd is. Cliënte vindt het ook te makkelijk om te verwijzen naar de nabijgelegen parkeergarages. In de praktijk kan het zijn dat bezoekers niet in de garages maar in de woonwijken rondom het beoogde gebouw zullen parkeren. Dat levert uiteraard de nodige overlast op.

25. Blijkens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgerond 112 parkeerplaatsen. Tabel 6.4 bij de toelichting geeft echter de volgende resultaten:

	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond
wonen	112,0	56,0	56,0	100,8	89,6	112,0	67,2	89,6
kantoor	4,2	4,2	4,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
horeca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
parkeervraag totaal	116,2	60,2	60,2	101,0	89,8	112,0	67,2	89,6
capaciteit	0	0	0	0	0	0	0	0
saldo	-116,2	-60,2	-60,2	-101,0	-89,8	-112,0	-67,2	-89,6

26. Naar mijn oordeel blijkt uit deze parkeerbalansberekening dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgerond niet 112, maar 116 parkeerplaatsen bedraagt. Nu geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd, bedraagt het tekort aan parkeerplaatsen dus 116 (volgens de gemeente 112). Dat is een aanzienlijk aantal. Naar de mening van cliënte is niet voldoende onderbouwd waarom hier met nul parkeerplaatsen zou kunnen worden volstaan.

27. De redenering die de keuze om nul parkeerplaatsen te realiseren moet dragen komt op het volgende neer. Het gaat in casu om woningen voor

studenten. In het gemeentelijk parkeerbeleid is opgenomen dat bij transformatie van locaties van leegstaande panden naar studentenhuisvesting een parkeernorm van nul passend is.

28. Cliënte kan deze redenering niet volgen. Namens cliënte wijs ik er in de eerste plaats op dat eerder in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt gesproken over huisvesting van studenten én jongeren. Jongeren zijn dan dus niet-studerenden en dus waarschijnlijk werkenden. Het ligt in de lijn der verwachting dat de behoefte aan een auto onder deze groep groter zal zijn dan die onder de studenten. Bij de berekening van de parkeerbehoefte is echter uitsluitend van studenten uitgegaan.
29. In de tweede plaats wijs ik erop dat het gemeentelijk parkeerbeleid een aantal van nul parkeerplaatsen acceptabel acht bij het transformeren van *leegstaande* panden tot studentenhuisvesting, maar in het onderhavige geval gaat het niet om een leegstaand pand. Er is in de huidige situatie ook al sprake van studentenhuisvesting. Daarmee voldoet het onderhavige plan niet aan de gemeentelijke eisen voor parkeren.
30. Volgens de toelichting bij het bestemmingsplan kan verkeer dat verband houdt met servicelogistiek, maaltijdbezorging, boodschappen, pakketten, verhuizingen en grote leveringen gebruik maken van de regulier laad- en losplekken. Volgens de berekeningen zijn maximaal zeven laad- en losplekken nodig. Deze zijn nog niet in het plan opgenomen. Het is de bedoeling de plekken in de herinrichting van de omliggende openbare ruimte te verwerken.

31. Namens cliënte wijs ik erop dat bij de berekening van het aantal benodigde laad- en losplekken geen rekening is gehouden met verhuizingen. Het betreft hier 400 woningen voor studenten. Het ligt in de lijn der verwachting dat er regelmatig verhuizingen plaats zullen vinden. Tijdens deze verhuizingen zullen de laad- en losplekken vermoedelijk ook langer dan de voor de berekening gebruikte 180 minuten bezet worden. Cliënte vraagt zich af waarom dit niet in de berekeningen mee is genomen en waarom er geen laad- en losplekken op het eigen terrein van het beoogde gebouw voorzien zijn. Cliënte vreest rommelige en chaotische situaties door gebrek aan laad- en losplekken.
32. Nog los van de parkeerplekken voor de bewoners van het beoogde gebouw en de bezoekers van de beoogde horeca is cliënte van mening dat er voor het kantoorpersoneel parkeerplekken dienen te worden voorzien. Het is niet realistisch te verwachten dat de mensen die van de kantoorruimte gebruik maken met andere vervoersmiddelen zullen komen of, indien zij wel met de auto komen, altijd van de parkeergarages gebruik kunnen en willen maken.

2.3 Bezinning, schaduw, wind, geluidseffecten

33. Cliënte is voorts van mening dat het bezonningsonderzoek niet naar behoren is uitgevoerd. Bij de bezonningsstudie is niet, althans niet voldoende rekening gehouden met het feit dat niet alleen de Hoge Wiek, maar ook het naastgelegen Havenziekenhuis ontwikkeld wordt. Cliënte

vreest dat de combinatie van hoge gebouwen ertoe leidt dat er niet voldoende zonuren zijn in de directe omgeving.

34. Cliënte geeft wat dat betreft nog het volgende aan. In sommige appartementen van het Flatgebouw Haringvliet is op dit moment al sprake van meer dan 2,5 uur extra schaduw. Dat is al meer dan de volgens de gemeente toelaatbare hoeveelheid. De ontwikkeling van het Havenziekenhuis zal hier alleen nog maar aan bijdragen. Dat gegeven is echter niet, althans niet voldoende meegenomen in het onderhavige plan.
35. De combinatie van de ontwikkeling van de Hoge Wiek met de ontwikkeling van het Havenziekenhuis leidt daarnaast tot een significante verslechtering van het windklimaat ter plekke. Uit bijlage 8 bij de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er een verslechtering tot maximaal klasse D optreedt voor wat betreft het gebied tussen de Hoge Wiek en het Havenziekenhuis.
36. Het gaat hier om een tamelijk ernstig verslechtering. Cliënte maakt zich daar dan ook zorgen om en is van mening dat in het voorliggende plan niet voldoende aandacht is besteed aan (het verminderen of voorkomen van) de gevolgen voor het windklimaat.
37. Met betrekking tot het geluid merkt cliënte het volgende op. In de huidige situatie wordt geregeld geluidsoverlast ervaren die veroorzaakt wordt door feestjes op het dakterras van de Hoge Wiek. Daarbij wordt versterkte muziek waargenomen. In de beoogde ontwikkeling zijn

verscheidene gemeenschappelijke terrassen op verschillende lagen van het gebouw voorzien. Uit het bestemmingsplan blijkt niet dat met de geluidsoverlast die hoogstwaarschijnlijk uit deze ontwikkeling voortvloeit rekening is gehouden. Er blijkt niet uit het plan of en, zo ja, welke mogelijkheden tot beperkingen van deze overlast zijn overwogen. Aangezien niet alleen het aantal terrassen, maar ook het aantal bewoners toe zal nemen ten opzichte van de huidige situatie, leeft bij cliënte de vrees dat daarmee ook de geluidsoverlast toe zal nemen.

2.4 Sociale huur

38. Op grond van artikel 6.10 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland moet een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling met de functie wonen mogelijk maakt voorzien in voldoende sociale huurwoningen. Het is cliënte onduidelijk of, en zo ja, hoeveel sociale huurwoningen in het beoogde gebouw voorzien worden. Voorts ontvangt cliënte graag uitsluitsel over de vraag hoe de relatie tussen de onderhavige ontwikkeling en de ontwikkeling van het Havenziekenhuis wat dit aspect betreft moet worden bezien. Volgens cliënte zijn in het Havenziekenhuis geen sociale huurwoningen voorzien. Wordt dat gebrek opgevuld door de sociale huurwoningen in het onderhavige plan?

II. Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

39. In verband met het bestemmingsplan 'De Hoge Wiek' dienen hogere waarden Wet geluidhinder te worden vastgesteld. Uit een geluidsonderzoek is namelijk gebleken dat de geluidsbelasting bij de

beoogde woningen hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarden kan worden verleend.

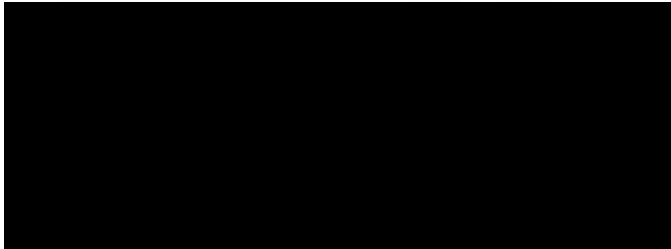
40. Nu het ontwerpbestemmingsplan niet op goede gronden berust, komt de grond voor de ontwikkeling te vervallen. Daarmee komt ook de grond voor het ontwerpbesluit te vervallen en kan niet tot vaststelling van de hogere waarden Wet geluidhinder worden besloten.

III. Conclusie

41. Op grond van het vorenstaande ben ik namens cliënte van mening dat het ontwerpbestemmingsplan wat betreft de bovengenoemde aspecten in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.
42. Ik verzoek u daarom namens cliënte om van de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan en het nemen van het besluit hogere waarden Wet geluidhinder af te zien, althans het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit met in acht name van de onderhavige zienswijze te wijzigen.
43. Namens cliënte behoud ik mij nadrukkelijk het recht voor om onderhavige zienswijze op een later moment zo nodig aan te vullen, dan wel te wijzigen. Voorts ben ik namens cliënte graag bereid om deze zienswijze van een nadere mondelinge en/of schriftelijke toelichting te voorzien.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wacht uw berichten over de verdere behandeling van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit af.

Met vriendelijke groet,
hoogachtend,



Van: [REDACTED]

[REDACTED] Rotterdam

E-mail: [REDACTED]

Tel: [REDACTED]

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

Rotterdam, 8 februari 2024

Kenmerk: IMRO.0599.BP21227HogeWiek-on01.

Betreft: Zienswijze op Ontwerp Bestemmingplan Hoge Wiek

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij tekenen dienen wij onze zienswijze in/tekenen wij bezwaar aan op het nieuwe bestemmingsplan voor het toekomstige woongebouw aan de Oostmolenwerf 32A-152^E, de Hoge Wiek.

Dat de Hoge Wiek vernieuwd dient te worden, begrijpen we en daar hebben we ook niets op tegen.

Wij maken bezwaar tegen het totale volume van het ontwerp van het nieuwe gebouw: zowel de nieuwe hoogte, breedte als ook lengte.

Hoogte:

De huidige Hoge Wiek is 50m hoog. Een prima hoogte. Het is geen kolos die al het uitzicht belemmert, maar is qua gebouw sierlijk en waarlangs een doorkijk naar het Boerengat goed mogelijk is.

Hoewel het huidige gebouw dus 50 meter hoog is, wordt het in het nieuwe bestemmingsplan fors verhoogt naar ca 72m. Is dit ook zo?

Vraag: Op de website van ruimtelijke plannen staat "daar waar de maximale hoogte 72 meter bedraagt mag de hoogte van de bovenste verdiepingsvloer niet hoger zijn dan 70 meter".

Dus als hoogste verdieping op 70 meter begint, kan de uiteindelijke hoogte dan ook nog op 75 meter uitkomen? De architect die we spraken op de inloopavond van 29 januari wist niet te vertellen wat de exacte hoogte zou worden van het nieuwe gebouw.

Hier maken wij ons grote zorgen over, temeer daar de architect vertelde dat er op het dak ook nog technische installaties komen.

Planschade: Wij hebben ons appartement op de [REDACTED] gekocht met de huidige Hoge Wiek als uitzicht en waar we tevens ook overheen kijken. De verhoging en verbreding heeft uiteraard een grote invloed op ons uitzicht en heeft sterke invloed op de huidige waarde van ons appartement.

Daarbij valt het gebouw veel breder en dieper uit. Hierdoor wordt het gebouw gedeeltelijk verplaatst, en dat kan volgens ons ook niet. Dit samen met de hoogte maakt dat het een stevig groot gebouw wordt wat niet mooi past op die locatie vinden wij.

Populatie bewoners:

Het aantal bewoners zal stijgen van 211 naar 400 bewoners.

Tevens verandert de mix van de populatie van studenten naar studenten én afgestudeerden (= werkenden).

Vraag:

Uit het gesprek met de architect dd. 29 januari bleek dat de huidige parkeerplaatsen zullen verdwijnen (ca.20) en dat er bij de nieuwbouw in het geheel niet wordt voorzien in parkeerplaatsen. Dat lijkt voor het aandeel studenten redelijk logisch, maar voor het aandeel afgestudeerden/werkenden, niet. Wij zijn het er niet mee eens dat er een gebouw voor 400 bewoners wordt opgeleverd zonder parkeerplaatsen.

(In het nieuwe gebouw op de locatie van het huidige Havenziekenhuis worden ook maar 114 plaatsen voorzien van de 397 nieuwe woningen aldaar).

Dit levert voor de omgeving een ongelooflijke extra druk op de beschikbare parkeerplaatsen in de directe omgeving. De Admiraliteitskade is nu al overbevolkt met auto's, ook 's avonds en in het weekend.

Zon en Schaduw:

Tevens zijn wij van mening dat deze nieuwe toren op de plek van de Hoge Wiek, in combinatie met de nieuwe torens op de plek van het huidige Havenziekenhuis voor de omgeving en ook voor ons persoonlijk een onherstelbare schade oplevert. Het betekent voor ons veel verlies van zon en zonlicht en levert tevens veel schaduwwerking op ons huis aan het Boerengat en op het hele Haringvliet.

Planschade: Wij hebben ons appartement op de Admiraliteitskade gekocht in de wetenschap dat de Hoogbouwzone was zoals die oorspronkelijk was. De stille verbreding ervan en de nieuwe hoogte van de torens, en de verhoging en vergroting van de Hoge Wiek heeft uiteraard een grote invloed op ons uitzicht en heeft sterke invloed op de huidige waarde van ons appartement.

Met vriendelijke groet,

