



**Gemeente
Rotterdam**

Nota Zienswijzen Parkhaven

Van

BODG / K. Lakerveld

Datum

22 november 2022

Cluster

Stadsontwikkeling



Inhoudopgave

Samenvatting en beantwoording schriftelijke zienswijzen	3
A. Planologische verantwoording	6
B. Verkeer en parkeren	21
C. Stedenbouw	33
D. Omgevingsaspecten	41
E. Uitvoerbaarheid	60
F. Overige aspecten	66
G. Juridisch	69
H. Overige zienswijzen	74
Bijlage 1	77



Samenvatting en beantwoording schriftelijke zienswijzen

Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam heeft op 25 februari 2022 de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan Parkhaven bekend gemaakt. Het bestemmingsplan maakt de bouw van circa 650 woningen mogelijk in acht woongebouwen aan weerszijden van de Euromast, inclusief twee ondergrondse parkeergarages. De grondslag van het bestemmingsplan is het in 2021 vastgestelde Masterplan ParkHaven

Het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende stukken, waaronder het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder, hebben met ingang van maandag 28 februari 2022 tot en met maandag 11 april 2022 voor een ieder ter inzage gelezen. Gedurende die termijn zijn in totaal 109 schriftelijke zienswijzen ingediend.

Gezien de hoeveelheid en de aard van de zienswijzen is voor de beantwoording gekozen voor een thematische opzet en niet voor een samenvatting en beantwoording per reclamant. Per thema is met nummers verwezen naar de reclamanten die over het betreffende onderwerp een (deel)zienswijze hebben ingediend. Bij de beantwoording is, waar nodig, per thema een nadere onderbouwing opgenomen evenals een voorstel om de (deel)zienswijze wel of niet gegrond te verklaren.

Op grond van wet- en regelgeving over privacy bestaat er een verplichting tot het anonimiseren van de zienswijzennota. Om die reden zijn NAW-gegevens en andere gegevens van natuurlijke personen niet in deze zienswijzennota vermeld. De namen van bedrijven, stichtingen en (juridisch) vertegenwoordigers hoeven niet te worden geanonimiseerd. In de bijlage is een overzicht gegeven van die partijen en de belangen die zij vertegenwoordigen:

Thema's

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van alle thema's die in de zienswijzen aan de orde zijn gesteld.

Thema Planologische verantwoording (onderdeel A)		Pagina
A1	Goede ruimtelijke ordening	6
A2	Unsolicited Proposal	7
A3	Alternatieven woningbouw	8
A4	Programma woningbouw	9
A5	Gebiedsvisie Hoboken	10
A6	Masterplan Het Park, 2011	10
A7	Gemeentelijk beleid groenbeleving	11
A8	Uitbreidingsruimte ondernemingen	13
A9	Waterperceel Parkhaven	13
A10	Splash tours	14
A11	Leefbaarheid	15
A12	Bestemming Groen, overige functies	16
A13	Bestemming Groen, kade Parkhaven	17



A14	Invulling plint	18
A15	Inrichting kade	18
A16	Sociale veiligheid	19
A17	Provinciaal beleid	19
Thema verkeer en parkeren (onderdeel B)		
B1	Verkeerssituatie, algemeen	21
B2	Verkeerssituatie, onderzoek	23
B3	Verkeerssituatie, calamiteiten	24
B4	Verkeer, beleid	25
B5	Verkeer, algemeen	25
B6	Parkeeronderzoek	26
B7	Parkeren, toeristenbussen	27
B8	Parkeervoorzieningen, huidige- en nieuwe situatie	28
B9	Parkeren, voorwaardelijke verplichting	29
B10	Parkeren, Baden Powelllaan	31
B11	Parkeren toekomstige eigenaren	32
Thema stedenbouw		
C1	Bebouwing Parkhavenstrook	33
C2	Uitloop van Het Park	34
C3	Bouwhoogte	34
C4	Advies welstand	35
C5	Langzaam verkeer	36
C6	Loopbrug, niet wenselijk	37
C7	Uitzicht, lichtvervuiling	38
C8	Bezonning	38
C9	Beleidsregel hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting	39
Thema omgevingsaspecten		
D1	Luchtkwaliteit	41
D2	Toename geluidhinder	42
D3	Akoestisch onderzoek	43
D4	Geluid omgevingswet	45
D5	Geluid inrichting Euromast	45
D6	Bedrijven en milieuzonering, Euromast	46
D7	Hinder festivals	47
D8	Omroepinstallatie Maastunnel	48
D9	Hogere waarden, industrielawaai	48
D10	Hogere waarde, milieueffectrapportage	49
D11	Cultuurhistorie, algemeen	49
D12	Cultuurhistorie, advies RCE	51
D13	Ecologie, ecologische waarde bomen	52
D14	Ecologie, soorten	52



D15	Ecologie, Kaderrichtlijn Water	53
D16	Ecologie, stikstofdepositie	54
D17	Bodemkwaliteit	54
D18	Archeologie	55
D19	Waterzuivering	55
D20	Windhinder	56
D21	Klimaatadaptatie	56
D22	Opwarming van de stad	57
D23	CO2 uitstoot bebouwde omgeving	58
Thema uitvoerbaarheid		
E1	Afstemming met ondernemingen	60
E2	Bouwschade	61
E3	Nadeelcompensatie	61
E4	Planschade	62
E5	Financiële uitvoerbaarheid	62
E6	Bouwoverlast	63
E7	Overlast overig	64
E8	Behoud bomen	64
Thema overige aspecten		
F1	Exploitatie Euromast	66
F2	Bedrijfsvoering Euromast overig	66
F3	Inrichting plangebied	67
F4	Verbinding over het water	67
Thema juridisch		
G1	Overgangsrecht	69
G2	Maximum aantal woningen	69
G3	Beleidsregels	70
G4	Didam arrest	71
G5	Burgerparticipatie	71
G6	Behoorlijk bestuur	72
Thema zienswijzen voor de ontwikkeling		
H1	Logische vervolgstap	74
H2	Unieke kans voor Rotterdam	74
H3	Meer woningen	74
H4	Groen tot het water	75
H5	Verbindingen over het water	75
H6	Sociale veiligheid	76
H7	Euromast	76



A. Planologische verantwoording

A1. Goede ruimtelijke ordening

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 15, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 19 t/m 21, 25, 28, 30, 31, 36, 41, 48, 62, 65, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 69, 72 (BOS), 73, 76, 79 (Justion advocaten), 81, 83, 85, 90, 99, 102, 103, 107 en 109.

Samenvatting van de zienswijze

Algemeen merken reclamanten op dat het plangebied zich kenmerkt door veel karakteristieken, waaronder de vier rijksmonumenten die elk een stedenbouwkundig en landschappelijk belang hebben. Ook de brede groenstrook en de verscheidenheid aan sferen kan als karakteristiek worden aangemerkt. Het is zodoende niet vreemd dat in het geldende bestemmingsplan Scheepvaartkwartier (2013) een conserverende bestemming 'openbaar groen' is opgenomen voor de gronden van het gebied. Het Scheepvaartkwartier is bovendien een beschermd stadsgezicht.

Gelet hierop is het vreemd dat juist dit deel van het gebied wordt losgekoppeld van het geldende bestemmingsplan, met voorbijgaan aan de daarin gemaakte planologische keuzes en een stedelijke ontwikkeling wordt toegestaan. Bovendien wordt voorbijgegaan aan een negatief advies van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE). Dat advies is overigens niet bij de planstukken gevoegd en het is niet genoemd in de weergave van de vooroverlegreacties (p. 61 plantoelichting). Voorts wordt gesteld dat het, vanwege de ruimtelijke- en functionele samenhang tussen het te ontwikkelen gebied en de rest van het Scheepvaartkwartier, noodzakelijk is om een algehele herziening van dat bestemmingsplan op te stellen.

Reactie

Het bestemmingsplan Parkhaven is een zogenaamd projectbestemmingsplan dat specifiek is opgesteld om de ontwikkeling van Parkhaven juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het opstellen van een projectbestemmingsplan voor een concreet project is in dit geval gebruikelijk. Dit is in lijn met de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Binnen onze gemeente wordt veelvuldig gewerkt met projectbestemmingsplannen om af te wijken van de gebiedsbestemmingsplannen. De procedure en bezwaar- en beroepsmogelijkheden van een projectbestemmingsplan zijn dezelfde als bij een gebiedsbestemmingsplan. Het bestemmingsplan Scheepvaartkwartier is een conserverend bestemmingsplan. Het moet gezien worden als een momentopname van de in 2014 bestaande visie op het gebied. Met de vaststelling van het Masterplan Parkhaven is die visie veranderd en daarom is het projectbestemmingsplan opgesteld.

Het is niet nodig de rest van het Scheepvaartkwartier mee te nemen in dit bestemmingsplan, omdat er geen bestemmingswijzigingen plaatsvinden in dat gebied als gevolg van de ontwikkeling aan de Parkhaven. Het geldende bestemmingsplan voor het Scheepvaartkwartier hoeft ook niet om andere redenen herzien of gewijzigd te worden.

Verder klopt het dat het Scheepvaartkwartier een beschermd stadsgezicht is en dat daarvoor in 2014 een bestemmingsplan is vastgesteld, maar de gronden van het bestemmingsplan 'Parkhaven' maken geen deel uit van het aangewezen beschermde stadsgezicht. De grens van het beschermd stadsgezicht ligt namelijk aan de oostzijde van het Maastunneltracé.

Het bezwaar over het afwijken van het advies van de RCE komt in onze reactie onder D12 aan de orde, waarnaar wordt verwezen.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A2. Unsolicited proposal

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 16, 28, 39, 50, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 69, 72 (BOS), 79 (Justion advocaten), 83, 89, 102 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten vinden het opmerkelijk dat het plan via de weg van een unsolicited proposal überhaupt in behandeling is genomen. Het gebied Parkhaven viel immers niet binnen de gebieden die de gemeente heeft aangewezen voor dergelijke proposals. Verder is de aanpak via de unsolicited proposal niet geschikt voor een locatie als Parkhaven, waar het publieke belang nauw betrokken dient te worden in het proces. Die betrokkenheid ontbrak, enkel de belangen van de ontwikkelaars en bouwbedrijven worden hiermee gediend. Er is niet gesproken over de vraag of hier wel gebouwd mag worden, maar alleen over hoe het plan gerealiseerd kan worden. Opgeroepen wordt om hierover meer visie te ontwikkelen. Reclamanten stellen dat alles erop wijst dat de procedure van het nieuwe grondbeleid en de constructie van de Unsolicited proposal speciaal voor het project Parkhaven zijn bedacht om zo tegemoet te komen aan de wens van de ontwikkelaars tot 'exclusieve samenwerking' oftewel enkelvoudige aanbesteding.

Reactie

Eind 2018 is door het college van burgemeester en wethouders een bouwakkoord gesloten met projectontwikkelaars en woningcorporaties om de bouw van huizen in de stad te versnellen. De reden is dat de vraag naar woningen in Rotterdam vele malen groter is dan het aanbod. De gemeente Rotterdam geeft de mogelijkheid om Unsolicited Proposals in te dienen. Daarbij is van belang dat de gemeente alleen meewerkt aan een Unsolicited Proposal als het project bijdraagt aan de Rotterdamse bouwambitie en de goede groei van de stad. De gemeente doet bij een Unsolicited Proposal niet zelf een verkenning naar de mogelijkheden van de locatie, maar toetst en beoordeelt het ingediende voorstel. Het is aan de initiatiefnemer om de haalbaarheid van de ontwikkeling te onderbouwen. Een onderzoek naar een visie of alternatieven door de gemeente maakt dan geen onderdeel uit van deze benadering van een Unsolicited Proposal.

De gemeenteraad heeft op 30 januari 2020 aangegeven dat ze de ontwikkeling van Parkhaven wenselijk acht binnen de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten in het Ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal Parkhaven. Meerdere onderdelen van de voorgenomen ontwikkeling zijn vervolgens aangepast om aan het Toetsingskader te kunnen voldoen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de vaststelling van het Masterplan Parkhaven door de gemeenteraad op 18 februari 2021 en de start van de procedure van het bestemmingsplan.

Samengevat kan gesteld worden dat de gemeenteraad geen gebieden voor Unsolicited Proposals heeft aangewezen en dat de publieke belangen uitvoerig zijn betrokken bij de beoordeling van het Unsolicited Proposal, het Toetsingskader Unsolicited Proposal Parkhaven en het Masterplan Parkhaven. Anders dan reclamanten suggereren, is de constructie van het Unsolicited Proposal niet speciaal bedacht voor het project Parkhaven.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A3. Alternatieven woningbouw

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 3 t/m 12, 15, 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18, 24, 28, 31, 33, 36, 38 t/m 41, 45, 47 t/m 52, 54, 59, 62 t/m 64, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 69, 72 (BOS), 73, 76 t/m 78, 79 (Justion advocaten), 81, 88 t/m 91, 93 t/m 95, 98, 104, 105, 107 t/m 109.

Samenvatting van de zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan geeft geen reden waarom de woningen op de groene plek bij de Euromast gebouwd moeten worden. Er had moeten worden gekeken naar alternatieven voor woningbouw, die op meerdere locaties in Rotterdam kan plaatsvinden. De gemeente heeft zelf immers al voor 50.000 woningen locaties voorgesteld. Die staan in de in 2019 opgestelde Strategische Verkenning Verstedelijking Rotterdam. Ook in de documenten Ruimte Zat voor de Nieuwe Stad, Ruimtelijke ordening en bouwlocaties (van het Economisch Instituut voor de Bouw) en het plan voor woningbouw aan de randen van de stad van de NEPROM staan volgens reclamanten de nodige alternatieven.

Reactie

Algemeen merken wij op dat er bijna geen grote (onbebouwde) bouwlocaties voor nieuwe woningen meer zijn in Rotterdam. Om de opgave van 50.000 woningen te kunnen realiseren in de periode tot 2040 is een fors hogere planvoorraad nodig. De gemeente heeft al eerder gekozen voor inbreiding, voor het bouwen binnen de stad. Zo vindt ook op andere plekken in de stad woningbouw plaats, bijvoorbeeld op Katendrecht, in het Maritiem District (het gebied rond de Wijnhaven) en in het Lloydkwartier. Ook bij andere actuele woningbouwprojecten is sprake van inbreiding, denk aan Pompenburg, The Rise en Lumière. Verder wordt op andere plekken in de stad hard gezocht naar mogelijkheden voor nieuwe woningbouw, bijvoorbeeld de transformatie van kantoren naar woonruimte. Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk Rotterdammers prettig kunnen wonen in de stad, bekijken wij alle bouwinitiatieven op alle mogelijke plekken serieus. Dat doen wij dus niet alleen bij de Parkhaven. Inbreiding en transformatie zorgen ervoor dat de nu nog onbebouwde natuurgebieden aan de rand van de stad ook natuur kunnen blijven.

De door reclamanten genoemde Strategische Verkenning Verstedelijking Rotterdam (SVVR) is een visiedocument en één van de onderleggers van de Omgevingsvisie Rotterdam. In de SVVR wordt onderzocht op welke manier de planvoorraad voor nieuwe woningen aangevuld kan worden om de verwachte inwonersgroei van Rotterdam te accommoderen. Hiervoor wordt onder andere ingezet op verdichting van bestaande prioritaire gebieden zoals Merwe-Vierhavens en Feijenoord City en het beter benutten van locaties rondom OV-knooppunten. De SVVR betreft nadrukkelijk geen uitputtende lijst met alle voorziene woningbouwprojecten voor de komende tijd. Ook op andere locaties kunnen nieuwe woningen gerealiseerd worden om zo bij te dragen aan de woningbehoefte, te meer omdat niet alle in de SVVR genoemde locaties op korte termijn ontwikkeld kunnen worden. In de studie 'Ruimte zat voor de nieuwe stad' wordt onderzocht hoe bestaande woongebieden verdicht kunnen worden om zo nieuwe woningen te creëren. Ook dit draagt bij aan het terugdringen van het woningtekort, maar evengoed is nieuwbouw nodig. De stelling van reclamanten dat de ontwikkeling van Parkhaven niet als locatie voor woningbouw was aangemerkt, is inherent aan een Unsolicited Proposal aangezien die juist van toepassing is op gebieden waarvoor de gemeente geen concrete initiatieven heeft.



Wij zijn tot slot van mening dat in de toelichting op het bestemmingsplan goed is gemotiveerd waarom woningbouw op deze locatie aanvaardbaar is. Het plan voorziet niet alleen in nieuwe woningen, maar is ook gericht op het realiseren van een aantrekkelijke buitenruimte.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A4. Programma woningbouw

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 6, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18, 28, 39, 56, 66, 73, 83, 104 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Opgemerkt wordt dat de geplande woningen voor het overgrote deel zo duur worden dat ze alleen betaalbaar zullen zijn voor de rijkere mensen die al voldoende mogelijkheden hebben om in Rotterdam te wonen. Het aandeel sociale woningbouw is veel te beperkt, reclamanten vragen zich af of en voor hoe lang de betaalbare woningen beschikbaar zullen blijven voor de doelgroepen die daaraan behoefte hebben. Gepleit wordt verder om het aandeel sociale huur op 30% te zetten. Verder wordt gesteld dat de sociale huurwoningen in het project ervoor zorgen dat er op het Coolhaveneiland sociale huurwoningen worden geliberaliseerd. Ook wordt er waarschijnlijk al voorgesorteerd op het uitponden van de nieuwe sociale huurwoningen, zodat de grondopbrengst voor de gemeente wordt gemaximaliseerd.

Reactie

Het aandeel sociale huurwoningen wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, maar is vastgelegd in de ontwikkelovereenkomst met de ontwikkelaars (ondertekend 25 februari 2022). De grondslag hiervoor is het Ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal, dat op 30 januari 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Hierin is vastgelegd dat 20% sociale woningbouw en 30% middenhuur wordt gerealiseerd. De sociale woningbouw wordt uitgegeven in erfpacht en blijft langjarig in sociale huur, terwijl voor de middenhuur een minimale termijn van 15 jaar en een indexering is afgesproken die voldoet aan het Actieplan Middenhuur. Daarnaast zal de woningbouw bestaan uit 30% hoger segment en 20% topsegment. Deze indeling in categorieën is overeenkomstig het Coalitieakkoord 2018. In het Coalitieakkoord 2022-2026 is vastgelegd dat de afspraken met corporaties en ontwikkelende partijen over segmentering uit de vorige collegeperiode blijven gelden.

Gelet hierop gaat de stelling van reclamanten, dat de woningen alleen bereikbaar zullen zijn voor de rijkere mensen, niet op. De afspraken over het aandeel sociale woningen zijn verder geheel in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

De gemeente heeft prestatieafspraken gemaakt met de verschillende woningbouwcorporaties over het verbeteren van de balans tussen prijssegmenten in CBS wijken in de stad. Aanleiding is de analyse van de gemeente in de Gebiedsatlas ontwikkeling woningvoorraad 2030 dat meerdere Rotterdamse wijken qua prijssegmenten niet in balans zijn.

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.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A5. Gebiedsvisie Hoboken

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 17 (Stichting Groen Parkhaven), 28, 66, 72 (BOS), 79 (Justion advocaten) en 107

Samenvatting van de zienswijze

In de plantoelichting wordt ten onrechte verwezen naar de Gebiedsvisie Hoboken uit 2009. Die gebiedsvisie is immers niet vastgesteld door de gemeenteraad. De visie is weliswaar genoemd in het geldende bestemmingsplan, maar de kwalificatie van de Parkhaven als 'toplocatie voor wonen' is eruit gelaten.

Reactie

Reclamanten merken terecht op dat de Gebiedsvisie Hoboken in 2009 enkel is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en niet door de gemeenteraad van Rotterdam. In paragraaf 2.3 van de plantoelichting is dit aangegeven met de toevoeging dat de visie is vertaald in het geldende bestemmingsplan. De gebiedsvisie Hoboken is ook één van de onderleggers van het Ruimtelijk en programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal Parkhaven (met kenmerk 20bb2100). Dit Toetsingskader Parkhaven is op 30 januari 2020 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. Daarmee heeft de raad besloten dat zij de ontwikkeling van de Parkhavenstrook, onder de voorwaarden zoals verwoord in het Toetsingskader, als wenselijk beschouwt. Het Toetsingskader wordt benut voor de beoordeling van de haalbaarheid van het door de initiatiefnemers op te stellen masterplan. Voor de volledigheid merken wij op dat ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen worden getoetst aan door de gemeenteraad vastgesteld beleid, maar ook aan beleid dat (alleen) door het college is vastgesteld.

Gelet hierop zijn wij van mening dat de tekst over de Gebiedsvisie Hoboken 2030, als onderdeel van het ruimtelijk relevante gemeentelijk beleid, terecht in de plantoelichting is opgenomen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A6. Masterplan Het Park, 2011

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 17 (Stichting Groen Parkhaven), 25, 61, 66, 97, 99 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten merken op dat in februari 2011, namens de gemeente Rotterdam, het masterplan "Het Park" is uitgebracht. Dit plan was gebaseerd op de gebiedsvisie van de gemeente ten aanzien van Het



Park en omgeving. Het Park wordt hierin gekwalificeerd als een oase van rust in en voor de stad, waarvan als zodanig de functie gekoesterd en verstevigd dient te worden. Voor de Parkhavenstrook wordt in deze gebiedsvisie een nieuwe invulling wenselijk geacht. Belangrijk is, dat de strook bijdraagt aan de verblijfskwaliteit van Het Park, de Parkhaven en de relatie tussen het Hobokengebied en de omgeving versterkt. Zo wordt ook gesteld dat de aanwezigheid van kwaliteitsgroen met zichtlijnen naar Het Park en het Lloydkwartier gegarandeerd dient te zijn, aldus reclamanten.

Aanvullend wordt gewezen op een studie van bureau West 8 in 2002 waaruit blijkt dat bebouwing in de Parkhavenstrook zeer negatieve ruimtelijke effecten heeft voor de omgeving en in het bijzonder voor Het Park. Verder wordt aangevoerd dat voor de toekomstige ontwikkeling van Het Park een groen en recreatief programma zowel ruimtelijk als functioneel veel gunstiger is. Ruimtelijk vooral omdat de Parkhavenstrook het laatste restant van de landschappelijke ruimte is, namelijk de laatste buitendijkse groene uitloop vanuit de stad naar de Maas.

Reactie

De ambities voor de Parkhavenstrook die reclamanten noemen (nieuwe invulling, relatie met Hobokengebied, zichtlijnen) sluiten aan bij de Gebiedsvisie Hoboken 2030, die het college van B&W heeft vastgesteld in 2009. In dit kader wordt ook de studie van West 8 genoemd. Deze studie wordt kort beschreven in het Masterplan Het Park, maar is verder niet een grondslag van dat Masterplan Het Park.

Over het Masterplan Het Park het volgende. Zoals in de reactie onder A7 wordt toegelicht, vormde het Masterplan Het Park de grondslag voor de renovatie van Het Park en valt Parkhaven buiten dat plangebied, en daarmee ook buiten de werkingssfeer van dit masterplan Het Park. De Parkhavenstrook, de gronden van het plangebied, wordt wel genoemd. Hierover is beschreven dat eventuele herontwikkeling een bedreiging kan vormen voor de gesloten rand van beplanting aan de westzijde van Het Park. Herontwikkeling zou er namelijk voor kunnen zorgen dat er meer doorgangen en openingen komen tussen strook en park, of dat de beplanting in het geheel zou verdwijnen. Dit is niet het geval. De herontwikkeling van Parkhaven heeft geen gevolgen voor de bestaande beplantingsstrook in Het Park. Er worden geen extra doorgangen in deze strook gecreëerd. Wel wordt de bestaande verbinding over het Maastunneltracé tussen de Parkhavenstrook en Het Park verbeterd. Het verbeteren van de oost-west verbinding tussen de strook en Het Park staat nadrukkelijk als één van de ambities benoemd in het Masterplan voor Het Park. Verder zorgt de ontwikkeling van Parkhaven voor een versterking van de recreatieve functie van de Parkhavenstrook door een algehele upgrade van de openbare ruimte. De verbinding met de Maas blijft en wordt versterkt doordat de wandel- en fietspaden tussen Schie en Maas door lopen. Ook dit is in lijn met het Masterplan Het Park.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A7. Gemeentelijk beleid groenbeleving

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 3 t/m 5, 7 t/m 13, 15, 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18 t/m 21, 23, 24, 26, 27, 30, 33, 34, 36, 38, 41, 43 t/m 45, 47 t/m 51, 54, 55, 58 t/m 60, 63, 64, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68 t/m 70, 72 (BOS), 73, 76 t/m 78, 79 (Justion advocaten), 83 t/m 85, 88 t/m 91, 93, 98, 101, 102, 105, 107 t/m 109.



Samenvatting van de zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met het gemeentelijk beleid met betrekking tot groenbeleving. Kern van dat beleid is dat er meer groen en een betere verbinding van de stad met het water gerealiseerd moet worden. Gewezen wordt op de volgende beleidsstukken: Programma Rivieroevers 2019 – 2022 (p. 30), Masterplan Het Park 2011 en het Actieplan Rotterdam gaat voor groen 2019. De voorgenomen ontwikkeling leidt echter tot een afname van circa 4,5 hectare groen en er worden 200 bomen gekapt. Bovendien kunnen de veelal 60 jaar oude bomen niet zomaar vervangen worden door het plaatsen van nieuwe bomen, gelet op de belangrijke functie om de luchtverontreiniging (CO₂ en PM₁₀) op deze locatie te compenseren. Het zal lang duren voordat eenzelfde hoeveelheid groen aanwezig zal zijn, van een volwaardige vervanging zal geen sprake zijn.

Reactie

Anders dan reclamanten stellen, leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot een afname van circa 4,5 hectare groen. De ontwikkeling voorziet in een brede groene kade met een hoge gebruiks- en verblijfswaarde, een openbare ruimte aan de rivier voor alle Rotterdammers. Die openbare ruimte zal een verbindende schakel vormen in de groene netwerken van de rivieroevers, tussen het Coolhavenpark en de Maasoevers. Daarbij geldt voor de Parkhavenstrook een groencompensatie voor zowel het aantal bomen als het oppervlak aan groengebied. Uit het Masterplan Parkhaven blijkt dat het toekomstig oppervlak aan groen groter zal zijn dan in de huidige situatie, te weten 108%. Weliswaar worden 98 bomen gekapt, maar hiervoor worden 298 nieuwe bomen aangeplant (zie p. 140/141 Masterplan Parkhaven). In het kader van het Inrichtingsplan zal onderzocht worden of hiervoor (oudere) bomen uit het depot gebruikt kunnen worden.

Ten aanzien van de door reclamanten genoemde beleidskaders merken wij het volgende op:

- Programma rivieroevers: het Programma (met uitvoeringsagenda) bevat geen concreet beleid voor het plangebied, wel voor de aangrenzende Parkkade. Hiervoor bestaat de ambitie om te vergroenen en om een doorgaande fiets- en wandelroute aan te leggen. In de toekomstige inrichting van het plangebied is hiermee rekening gehouden. Zo krijgt de bestaande fietsroute langs de kade een upgrade zodat er een betere doorstroming ontstaat. In algemene zin bevat het Programma zes strategieën om het centrale doel van de Strategie te verwezenlijken: meer recreatie aan de rivieren. De strategieën gaan onder andere uit van betere langzaam verkeer routes langs de rivier, meer en beter groen langs de rivier, meer bestemmingen/druktes langs de rivier en een versterking van de beleefbaarheid en identiteit. De ontwikkeling van Parkhaven draagt bij aan deze strategieën.
- Masterplan Het Park 2011: Het Masterplan is opgesteld voor de renovatie van Het Park. Daarnaast bevat het beleid voor het gebruik, het beheer en de bereikbaarheid van Het Park. De plangrens van het Masterplan wordt gevormd door het fietspad parallel aan de Baden Powellaan. Het plangebied van bestemmingsplan Parkhaven ligt hier ten westen van, waardoor het Masterplan Het Park geen beleid bevat voor dit bestemmingsplan Parkhaven. Wel kan gesteld worden dat de ontwikkeling van Parkhaven bijdraagt aan een betere verbinding tussen Het Park en Parkhaven, één van de doelstellingen van het Masterplan.
- Het Actieplan had als doelstelling om tijdens de afgelopen collegeperiode (2018-2022) 20 ha groen toe te voegen aan de stad. Op dit moment is er in die periode 21,5 ha gerealiseerd, waarmee de doelen van het beleid ruimschoots zijn behaald. Het project Parkhaven zorgt voor een netto toename van het oppervlak aan groen in het plangebied (een toename tot 108%, ook in de vorm van daktuinen) en draagt dus bij aan de verdere vergroening van Rotterdam.



Op basis van het vorenstaande stellen wij vast dat het bestemmingsplan Parkhaven in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid met betrekking tot groenbeleving.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A8. Uitbreidingsruimte ondernemingen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 39 en 75 (Rotterdam Leisure Group).

Samenvatting van de zienswijze

Met het bestemmingsplan wordt voorzien in de bouw van 650 woningen die worden aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. Gevreesd wordt dat toeristische attracties van formaat zullen verdwijnen en dat de ontwikkeling leidt tot een beperking van (de uitbreidingsmogelijkheden van) de bedrijfsvoering in de toekomst. Het bestemmingsplan verzekert dit nog onvoldoende.

Reactie

Het bestemmingsplan Parkhaven biedt een planologisch juridisch kader voor de ontwikkeling van het project Parkhaven, de watergebonden ondernemingen in de Parkhaven zijn niet in het plan opgenomen. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat de nieuwe woningen geen beperking vormen voor de exploitatie van de reeds aanwezige toeristische attracties. In de milieuonderzoeken is zodoende uitgegaan van de huidige- en/of vergunde activiteiten van de bedrijven en die worden gerespecteerd. Of en in hoeverre er in de toekomst uitbreidingsmogelijkheden zijn voor de toeristische attracties zal van meerdere factoren afhangen, zoals de locatie van het bedrijf en de wijze waarop de bedrijfsvoering wordt aangepast. In de toekomst zal bij eventuele uitbreidingen van de toeristische attracties, rekening gehouden moeten worden met de woningen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A9. Waterperceel Parkhaven

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 75 (Rotterdam Leisure Group) en 100 (Shopping Centre Oriental).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten exploiteren een supermarkt en bedrijfsvoertuigen die hun ligplaats en afvaartlocatie direct ten westen van het plangebied hebben. Op het deel van de kade dat wel in het plangebied ligt, is een bestemming Groen opgenomen. Als gevolg daarvan worden de voorzieningen van reclamanten in het waterperceel onbereikbaar, er wordt namelijk niet voorzien in toegangswegen naar de schepen toe. Deze locaties dienen echter bereikbaar te zijn voor gasten, leveranciers en hulpdiensten. Ook voor de parkeernormen zijn de watergebonden ondernemingen van reclamanten geheel afhankelijk van het nieuwe bestemmingsplan. Het valt moeilijk te ontkennen dat de boten in functioneel opzicht deel uitmaken van het gebied. Met deze ruimtelijk relevante belangen had rekening moeten worden gehouden.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de gemeenteraad weliswaar beleidsruimte heeft voor het bepalen van de plangrens, maar dat die ruimte niet zo ver strekt dat de raad een begrenzing kan vaststellen



die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Gewezen wordt op een uitspraak van 6 december 2017. Gesteld wordt dat de huidige begrenzing van het plangebied in strijd met een goede ruimtelijke ordening is.

Reactie

Het bestemmingsplan Parkhaven voorziet in een planologisch juridisch kader voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied. Uitsluitend de te ontwikkelen gronden en de gronden die behoren tot de nieuwe groene inrichting van de buitenruimte zijn bij het plangebied betrokken, wat ook in paragraaf 1.2 van de plantoelichting is beschreven. Het is voor de planontwikkeling niet nodig en ook niet de bedoeling om het planologisch juridisch kader voor de voorzieningen aan de Parkhavenkade te wijzigen. Oftewel, de boten behouden hun huidige functies. Het planologisch kader voor de boten is het bestemmingsplan Scheepvaartkwartier.

Wij stellen vast, gelijk zoals reclamanten aanvoeren, dat de bestemming Groen geen ruimte biedt voor de huidige toegangswegen- en paden ten behoeve van de voorzieningen in de Parkhaven. Evenmin is het laden en lossen toegestaan. Onbedoeld zouden die functies onder het overgangsrecht worden gebracht. Gelet hierop stellen wij voor in artikel 5.1 van de planregels in die zin aan te passen dat toegangswegen- en paden voor voorzieningen in de Parkhaven en laad- en losruimtes zijn toegestaan. Deze regeling komt tegemoet aan de belangen van reclamanten en voorziet in een goede ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van de parkeernormen- en behoefte van de watergebonden ondernemingen verwijzen wij naar de reacties onder B5 en B8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze deels gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

Regels

Artikel 5 (Groen), lid 1 sub 'a' wordt aangevuld met 'toegangswegen en -paden en laad- en losruimtes voor voorzieningen in de Parkhaven'.

A10. Splash tours

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 75 (Rotterdam Leisure Group).

Samenvatting van de zienswijze

In de plantoelichting staat dat voor Splash tours een locatie zal worden voorzien op de kade van de Parkhaven aan de noordzijde bij de Parkhavensluizen. Aangezien die locatie voor de bedrijfsvoering van reclamant van groot belang is, is reclamant van mening dat hierover afspraken gemaakt moeten worden voordat de huidige locatie wordt wegbestemd. Een vermelding in de niet juridisch bindende plantoelichting is daarvoor onvoldoende, aldus reclamant.

Reactie

Zoals reclamant opmerkt is in de plantoelichting aangegeven dat voor de Splash tours een locatie wordt voorzien aan de Parkhaven aan de noordzijde van de Parkhavensluizen. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat de nieuwe locatie voor de Splash tours niet meer in het plangebied, maar aan de Parkkade komt. Zie hiervoor ook onze reactie op zienswijze B7 over de opstelplaats voor



touringcars, die mede namens de reclamant is ingediend. Met reclamant worden afspraken gemaakt over deze voorgenomen verplaatsing van voor Splash tours. De Parkkade valt in het bestemmingsplan 'Scheepvaartkwartier'. Ter plaatse is een verkeersbestemming opgenomen. De voorgenomen vier parkeerplaatsen voor touringcars passen binnen deze bestemming. Het is dus niet nodig hier nog een aparte ruimtelijke procedure voor te volgen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen omdat de afspraken tussen gemeente en reclamant geen raakvlak hebben met het bestemmingsplan. In onze reactie op zienswijze B7 over de opstelplaats voor touringcars stellen wij voor zienswijze B7 gegrond te verklaren en de toelichting, regels en verbeelding aan te passen op het voortschrijdend inzicht dat hierboven genoemd wordt.

A11. Leefbaarheid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 71 (Euromast), 75 (Rotterdam Leisure Group) en 82 (Van der Linde beheer BV).

Samenvatting van de zienswijze

De in en rondom het plangebied gevestigde ondernemingen ontvangen jaarlijks veel toeristen. De gemeente Rotterdam kent geen ander gebied waar de toeristische attracties zo geconcentreerd zijn in een eigen gebied zonder andere (grote) functies. Daarnaast komen in het gebied de meer dagelijkse bezoekers voor de supermarkt of voor een wandeling in het park. Als het goed is dan zullen die bezoekers ook na realisatie van het project komen.

Het project voorziet in de ontwikkeling van 650 woningen voor zowel gezinnen als starters. Er wordt een flinke woonwijk toegevoegd op een betrekkelijk klein gebied dat ongeveer 4 hectare groot is. Zodoende krijgt het gebied een meer gemengd karakter waarbij, gelet op de grote aantallen toeristen en bezoekers, de nadruk zal liggen op de factor 'toerist'.

Gesteld wordt dat als er een verkeerde balans is tussen wonen en toerisme, het woonklimaat zal verslechteren. Wonen in een gebied met veel toeristen kent immers veel uitdagingen en de praktijk laat zien dat de leefbaarheid van een wijk dan sterk achteruit kan gaan. In het beleid van het college (Visie Toerisme "te gast in Rotterdam – een nieuwe kijk op toerisme") wordt dit ook onderkend en is aangegeven dat een te grote concentratie toerisme de leefbaarheid onder druk kan zetten.

Reclamanten vragen zich af of in het plangebied voldoende ruimte is om voor de toekomstige bewoners een prettig woonklimaat te creëren. Tevens vragen reclamanten zich af of dit aspect in de planvorming goed is doordacht, in de plantoelichting wordt hierop immers niet ingegaan. Enkel wordt aangegeven dat een aantrekkelijke plek voor de toerist niet per definitie een fijne plek is voor de bewoners van de stad. Andersom vragen de ondernemers in het gebied zich af of de nieuwe woningen geen beperking voor hun bedrijfsvoering vormen.

Reactie

Wij begrijpen dat reclamanten zich afvragen of in het plangebied voldoende ruimte is om de toekomstige bewoners een prettig woonklimaat te bieden. Met reclamanten zijn wij het ook eens dat het gebied een meer gemengd karakter krijgt. Naast de toeristische attracties en de infrastructurele voorzieningen komt immers een woonfunctie.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn diverse (milieu)onderzoeken uitgevoerd. In die onderzoeken is het uitgangspunt gehanteerd dat de huidige activiteiten van de in en rondom het



plangebied gevestigde ondernemingen onveranderd worden voortgezet. Uit de onderzoeken blijkt dat aan de geldende wet- en regelgeving kan worden voldaan. Zodoende kan algemeen gesteld worden dat de planontwikkeling voorziet in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat de leefbaarheid, als gevolg van de toeristische functies, niet ter discussie staat. De activiteiten van de ondernemers in het gebied, zoals bestemd in het bestemmingsplan Scheepsvaartkwartier, worden niet beperkt. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat toekomstige bewoners zich ervan bewust zullen zijn dat zij een woning betrekken in een gebied met een gemengd karakter. Bij de verkoop van de woningen zal dit ook gemeld worden door de ontwikkelaars. In de Visie Toerisme wordt beschreven dat een goede balans tussen rust en reuring centraal staat bij de afweging of toeristische functies en wonen gecombineerd kunnen worden. Op basis van het bovenstaande zijn wij van mening dat dit het geval is.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

A12. Bestemming Groen, overige functies

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 75 (Rotterdam Leisure Group), 83 en 96 (Stichting de Bomenridders).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant 75 exploiteert een minigolfbaan. Daarbij hoort ook een horecavoorziening met bijbehorend terras. In het geldende bestemmingsplan zijn deze gronden voorzien van een bestemming Recreatie met een functieaanduiding 'horeca'. In het ontwerpbestemmingsplan is gekozen voor een bestemming Groen met een aanduiding 'recreatie'. Op basis van artikel 5.1 van de planregels constateert reclamant 75 dat de minigolfbaan juist is bestemd, maar dat de regels nog onvoldoende voorzien in het toestaan van het gebruik als horecagelegenheid met bijbehorend terras. Reclamant vermoedt echter dat het niet de bedoeling is van de gemeente om horeca te verbieden. Verzocht wordt deze verschrijving dan wel omissie van artikel 5.1 het herstellen, zodanig dat daaruit blijkt dat de functie horeca wordt toegestaan.

Reclamant 83 merkt op dat de bestemming Groen is ingetekend tot aan de rand van het water, terwijl in elk geval hier feitelijk sprake zal zijn van een (brede) kade. Door de brede omschrijving van alles wat onder 'groen' valt is niet geregeld welk percentage van het hele door 'groen' ingevulde gebied ook feitelijk een onverhard en groen karakter zal hebben. Om een daadwerkelijk groene invulling te garanderen zou dit dus verder gespecificeerd moeten worden in functie en in de verbeelding. In het verlengde hiervan dient ook gekeken te worden naar het overgangsrecht ten aanzien van het bestaande gebruik, dat onwenselijk wordt geacht. Dat betekent volgens de reclamant dat in de praktijk de hele inrichting van de kade kan blijven zoals deze is, zelfs al wordt de hele zone aan weerszijden van de Euromast volgebouwd.

Reclamant 96 vraagt zich af of de minigolfbaan wel goed is bestemd met een bestemming Groen. Immers, groen is recreatie, maar recreatie is niet per definitie groen en voorkomen dient te worden dat de minigolfbaan wordt verplaatst of uitgebreid.

Reactie

Reclamant 75 merkt terecht op dat met het ontwerpbestemmingsplan Parkhaven weliswaar is voorzien in de minigolfbaan, maar dat nog geen regeling voor de horecagelegenheid met het bijbehorende



terras is opgenomen. Het is niet de bedoeling om de horecafunctie niet meer toe te laten, wat ook blijkt uit de milieuonderzoeken waarin is uitgegaan van horeca bij de minigolf. Zodoende stellen wij voor om de horeca alsnog mogelijk te maken.

Wij begrijpen dat reclamant 83 verzoekt om meer gedetailleerd vast te leggen welke delen van de Parkhavenkade werkelijk groen worden ingericht, alleen moet dit eerst nader worden uitgewerkt. Dit wordt gedaan in het kader van het op te stellen Inrichtingsplan. Met de in het bestemmingsplan opgenomen bestemming Groen wordt daarvoor ruimte geboden. Overigens is een bestemmingsplan geen geschikt instrument om de exacte hoeveelheid groen vast te leggen, een Inrichtingsplan is hier wel een geschikt instrument voor. Verder wordt met de Beleidsregels Duurzaamheid en Mobiliteit verzekerd dat de kade transformeert naar een groen en levendig gebied. De vrees dat de inrichting van de kade onveranderd blijft is dus ongegrond. Zoals aangegeven in onze reactie onder A9, dienen wij tenslotte ook rekening te houden met de belangen van de ondernemingen aan de Parkhavenkade. De ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij het tot stand komen van het Inrichtingsplan.

Wat betreft de vraag van reclamant 96 wordt erop gewezen dat het bestemmingsplan de (nieuwe) locatie van de minigolfbaan vastlegt door middel van de bestemming Groen met een aanduiding 'recreatie'. De minigolfbaan is niet buiten deze bestemming en functieaanduiding toegestaan. Hierdoor biedt het bestemmingsplan geen ruimte voor uitbreiding.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze van reclamant 75 gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

Regels

Artikel 5 (Groen), lid 1 sub 'e' wordt aangevuld met: 'met daaraan ondergeschikte horeca'.

Verder stellen wij u voor de zienswijzen van reclamanten 83 en 96 voor kennisgeving aan te nemen.

A13. Bestemming Groen, kade Parkhaven

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 82 (Van der Linde beheer BV).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant acht het wenselijk dat in de bestemming Groen, direct langs het water van de Parkhaven, een functieaanduiding wordt opgenomen voor horeca, toerisme dan wel recreatie, één en ander ter bescherming van de bedrijfsbelangen van reclamant.

Reactie

In onze reactie onder A9 hebben wij al aangegeven dat wij in artikel 5.1 van de planregels zullen opnemen dat toegangswegen- en paden voor voorzieningen in de Parkhaven evenals laad- en losruimtes zijn toegestaan. De bedrijfsbelangen van reclamant worden hiermee voldoende gewaarborgd. Wij zien verder geen aanleiding om een functieaanduiding voor horeca, toerisme dan wel recreatie op de gronden van de kade op te nemen. De functies horeca, toerisme en recreatie



vinden immers op het waterpreceel plaats, buiten het plangebied. Hier geldt het bestemmingsplan Scheepvaartkwartier. Op de kade (binnen het plangebied) gaan alleen mensen aan en van boord.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A14. Invulling plint

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 26, 28, 36 en 37.

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat, op basis van ervaringen met andere projecten in de nabijheid (Müllerpier, Little C), bedrijven niet geïnteresseerd zullen zijn in de ruimtes in de plint. De winkel- en horecaruimtes zullen leeg blijven, zo verwachten reclamanten.

Aanvullend wordt opgemerkt dat er al veel horeca beschikbaar is in de directe omgeving. Hetzelfde geldt voor medische voorzieningen. Voorgesteld wordt om zo min mogelijk andere functies te realiseren.

Reactie

In paragraaf 2.4 van de plantoelichting is ingegaan op zowel de behoefte aan nieuwe woningen als de behoefte aan ruimte voor andere functies die het plan mogelijk maakt. Voor kleinschalige bedrijvigheid, kantoorfuncties en maatschappelijke voorzieningen is de behoefte onderbouwd aan de hand van kwantitatieve visies zoals de Nota Bedrijfsruimte Rotterdam en Referentiewaarde maatschappelijke voorzieningen 2020. Voor horeca is verwezen naar het Horecagebiedsplan Centrum. Zelfstandige detailhandel wordt, anders dan reclamanten veronderstellen, niet toegestaan.

Wij zijn van mening dat de behoefte aan de toegestane functies voldoende is onderbouwd. Bovendien zullen de ontwikkelende partijen actief sturen op de exploitatie van de voorzieningen, dat mede om ongewenste leegstand te voorkomen. Daarnaast merken wij op dat in het plan regels zijn gesteld om te waarborgen dat het gemengde programma ondergeschikt blijft aan de woningbouw. Zo zijn maximale metrages opgenomen voor de niet- woonfuncties en is het totaalprogramma gemaximeerd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A15. Inrichting kade

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 16, 17, 28, 31, 66, 72 (BOS), 73, 76, 79 (Justion advocaten) en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Meerdere reclamanten merken op dat er al meer dan 10 jaar plannen klaarliggen om de drie kades op te knappen, maar dat door beperkte financiële middelen enkel de Westerkade is opgeknapt. In de opgestelde visies om de kades op te knappen zijn verschillende opties genoemd, waaronder de optie om de kade groen in te richten en het park door te trekken tot aan het water. Reclamanten pleiten voor zo'n inrichting. Echter, in geen van die opties komt hoogbouw aan het water voor.

Aanvullend wordt opgemerkt dat er veel mogelijkheden zijn om de kades van de Parkhaven aantrekkelijk te maken. Bijvoorbeeld door er rust- en sportmogelijkheden te voorzien zodat er een mooie plek ontstaat om aan het water te ontspannen.



Reactie

Zoals in de reactie onder A5 is toegelicht, is reeds met de besluitvorming over het Toetsingskader Parkhaven gekozen voor de ontwikkeling van de Parkhavenstrook, onder de voorwaarden zoals verwoord in het Toetsingskader. In het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Parkhaven is dat verder uitgewerkt. De door reclamanten genoemde opties voor de Parkhavenkade zijn zodoende niet meer relevant voor dit bestemmingsplan. Niettemin, met de voorgenomen ontwikkeling wordt de kade groen ingericht en wordt ook een mooie plek aan het water gerealiseerd.

Van hoogbouw is overigens hier geen sprake (in gemeentelijk beleid is pas sprake van hoogbouw vanaf 70 m). Het meest noordelijke gebouw is 70 meter, de overige gebouwen zijn lager.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A16. Sociale veiligheid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 26.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant verwacht dat de veiligheid, anders dan wordt beweerd, achteruit zal gaan. Steegjes zijn minder veilig dan een vlakte waar iedereen je kan zien, aldus reclamant.

Reactie

In de beleidsregels Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting worden eisen gesteld aan de inrichting van het openbaar gebied. Onder de kop 'Het ensemble met Euromast, Maastunneltracé en Ventilatiegebouw is ten aanzien van de sociale veiligheid het volgende uitgangspunt opgenomen:

“ParkHaven draagt sterk bij aan de sociale veiligheid in het gebied en van de doorgaande (fiets-)routes die er doorheen voeren, onder meer naar de Maastunnel. De nieuwbouw is georiënteerd op de kade én op Het Park en biedt ‘ogen op de straat’. De transparante en alzijdige opzet van het ensemble versterkt dit effect”.

Dit uitgangspunt vormt een toetsingskader bij de beoordeling van de bouwplannen en de inrichting van het openbaar gebied. Daarnaast is in de regels en op de verbeelding bepaald dat de minimale breedte tussen gebouwen nooit minder dan 11 meter bedraagt. Hierdoor is er geen sprake van 'steegjes' maar van open ruimten met veel overzicht. De verwachting van reclamant, dat de veiligheid achteruit zal gaan, delen wij zodoende niet.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A17. Provinciaal beleid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 17 (Stichting Groen Parkhaven).

Samenvatting van de zienswijze

De reclamant refereert naar de provinciale Omgevingsverordening Zuid-Holland. In de Omgevingsverordening Zuid-Holland worden drie soorten ontwikkelingen onderscheiden om te



bepalen hoe groot de impact van een ontwikkeling is, te weten inpassing, aanpassing en transformatie. In het ontwerpbestemmingsplan is beschreven dat bij de ontwikkeling van Parkhaven sprake is van 'inpassing'. Reclamant stelt dat geen sprake is van inpassing, maar van transformatie. Door in de plantoelichting van inpassing uit te gaan wordt de waarheid naar eigen hand gezet, aldus reclamant.

Reactie

Een inpassing betreft een gebiedseigen ontwikkeling passend bij de schaal en aard van het landschap, waarbij bestaande structuren niet of nauwelijks veranderen. Het gaat om een binnenstedelijke en goed ontsloten locatie. De nieuwbouw sluit qua functie, maat en schaal aan op de directe omgeving, zoals de bebouwing in Little C en het Lloydkwartier. De bestaande structuren blijven onveranderd en de kwaliteit wordt verbeterd door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. De provincie, de opsteller van het beleid, onderschrijft deze redeneerlijn. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Dat is hier niet aan de orde.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



B. Verkeer en parkeren

B1. Verkeerssituatie, algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 4, 6, 13 t/m 15, 19 t/m 22, 26, 27, 30, 31, 36, 39, 41, 46 t/m 48, 52, 56, 58, 61, 65, 66, 69, 70, 72 (BOS), 76, 78, 79 (Justion advocaten), 80, 83, 84, 90, 91, 94, 95, 99, 101, 102, 107 t/m 109.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten maken zich ernstige zorgen over de verkeerssituatie. In de huidige situatie is de verkeerssituatie al overbelast en er vinden veel ontwikkelingen plaats. Gewezen wordt op projecten als de Zalmhaventoren, het Van Vollenhovenkwartier, Little C en mogelijke ontwikkelingen rond de Schiehaven en Müllerpier. Het Scheepvaartkwartier is getransformeerd van een kantorenwijk tot een woonwijk, bijvoorbeeld door de transformatie van de kantoorpanden aan de Van Vollenhovenstraat. Bovendien wordt het gebied steeds aantrekkelijker voor toeristen, terwijl het Scheepvaartkwartier maar twee ontsluitingswegen heeft. Met name de kruising van de Van Vollenhovenstraat met de Westzeedijk komt nog meer onder druk te staan. Daarnaast heeft het openbaar vervoer in de wijk, te weten tramlijn 7, veel last van de files in het gebied waardoor het niet kan dienen als alternatief voor de auto. Nieuwe openbaar vervoer verbindingen zijn niet voorzien. Op basis van de huidige verkeersintensiteit rond het Droogleeveer Fortuynplein ondervinden omwonenden reeds hinder door sluipverkeer via Parkhaven richting de Scheepstimmermanslaan. Ook de veiligheid van fietsers en voetgangers staat onder druk. Dit zal alleen maar toenemen. Ten onrechte zijn er bij de sluis voor fietsers en voetgangers geen verbeteringen opgenomen. Geadviseerd wordt om een verkeerscirculatieplan op te stellen voor de afwikkeling van al het verkeer.

Reactie

Op de wegen rondom de ontwikkeling Parkhaven is het druk. De ligging aan de rivier en de doorsnijding van de Maastunnelcorridor beperken de ontsluitingsmogelijkheden voor het projectgebied. De verkeersafwikkeling op de Maastunnelcorridor krijgt prioriteit door het recent ingevoerde AFM-systeem (in de Maastunnel). Bij grote drukte op de Maastunnelcorridor treedt een toeritdosering in werking op de toeleidende wegen. Dit moet de doorstroming, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit op de corridor verbeteren.

We begrijpen dat dit de vraag oproept of grootschalige bouwontwikkelingen in dit gedeelte van de stad verantwoord zijn. Per ontwikkeling onderzoeken we dat met uitgebreide verkeersonderzoeken. Uit deze onderzoeken kunnen infrastructurele maatregelen volgen die genomen worden, zoals het aanpassen van kruispunten met extra opstelstroken, aanpassingen in verkeerslichtenregelingen of het inbouwen van weerstanden op routes waar we liever geen groei van het verkeer zien. Dat kan bijvoorbeeld door het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen. Voor het project Parkhaven zijn maatregelen overigens zeer beperkt aan de orde, zie hiervoor de beantwoording van B2.

Voor de ontwikkeling van Parkhaven is een verkeersonderzoek uitgevoerd dat is opgenomen in bijlage 1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Als gevolg van de inwerkingtreding van een nieuw verkeersmodel en gewijzigde uitgangspunten ten aanzien van programma en parkeerplaatsen is dit onderzoek voor de vaststelling van het bestemmingsplan geactualiseerd. Zie hiervoor ambtshalve



wijziging A7 van het raadsvoorstel. Uit zowel het oorspronkelijke als het geactualiseerde onderzoek blijkt dat de invloed van de ontwikkeling op de verkeersdrukke minimaal is. Er worden maximaal 650 woningen en 8.625 m² niet wonen gerealiseerd, maar de auto - verkeerstoename is beperkt. Dat komt doordat nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers verleid worden om gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer. Het aanbod van parkeerplaatsen voor bewoners voldoet aan de gemeentelijke parkeernorm. Ook komt er een HOV-verbinding (hoogwaardig openbaar vervoer) tussen Centraal Station en Zuidplein, via de Maastunnel. Door een halte op korte loopafstand van Parkhaven hebben bewoners, werknemers en bezoekers een aantrekkelijk alternatief voor de auto. De halte wordt gerealiseerd voor oplevering van de eerste woningen. Het verkeersonderzoek geeft geen knelpunten aan in het Scheepvaartkwartier. Wel moet het kruispunt Westzeedijk – Parkhaven worden aangepast om het verkeer te kunnen verwerken. Dit wordt later uitgewerkt in een inrichtingsplan. In de beantwoording van zienswijze B2 wordt nader ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek.

Parkhaven is slechts één van de ontwikkelingen in de verdichtingsopgave die de stad Rotterdam heeft. Met enkel infrastructurele maatregelen is die verdichting niet mogelijk. Vooral beleidsmaatregelen moeten leiden tot minder autogebruik. De Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA) geeft daar een eerste aanzet toe. Het laat zien hoe we met de juiste maatregelen een leefbare en bereikbare stad maken. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) Binnenstad is een uitwerking daarop. Hierin is meer uitgebreid onderzocht welke infrastructurele projecten nodig zijn om de verdichtingsopgave te realiseren. Uit het VCP Binnenstad blijkt dat in de komende jaren het aantal autoritten van en naar de binnenstad sterk afneemt. Er wordt meer gelopen, gefietst en ook het gebruik van de het openbaar vervoer neemt fors toe. Vanwege het VCP Binnenstad is het niet nodig een apart VCP voor Parkhaven op te stellen. Het AFM systeem in de Maastunnel vloeit ook voort uit de RMA.

Maatregelen die zijn genomen om de doorstroming en verkeersveiligheid op de Maastunnelcorridor te verbeteren hebben een effect op de doorstroming. Dat gebeurt wanneer het Adoptive Flow Management systeem (AFM-systeem) in werking treedt, een zelfregulerend systeem. Vrijwel ieder spitsuur is dat het geval. Op die momenten krijgt het verkeer gedoseerd toegang tot de Maastunnelcorridor om te voorkomen dat de snelheid van het verkeer onder de 15 km/h komt te liggen; dit is de minimale doorstroomsnelheid die in de Maastunnel vanwege veiligheid moet worden gerealiseerd. Als gevolg van de AFM-systeem ontstaan langere wachtrijen op de wegen naar de Maastunnel, waaronder de Westzeedijk. De vertraging die hierdoor optreedt is kortdurend en komt vrijwel alleen voor tijdens spitsuren. De werking van het AFM-systeem wordt gemonitord. Er worden compenserende maatregelen getroffen om de verkeerssituatie te verbeteren, zoals door de Maastunnelcorridor in te richten met een nieuwe verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Ter hoogte van Parkhaven is een HOV-halte voorzien. Het openbaar vervoer kan daardoor goed concurreren met de auto.

Samenvattend kan gesteld worden dat de planontwikkeling niet leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie. Met de in de zienswijzen naar voren gebrachte punten wordt reeds rekening gehouden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



B2. Verkeerssituatie, onderzoek

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 21, 41, 52, 66, 72 (BOS), 75 (Rotterdam Leisure Group), 79 (Justion advocaten), 82 (Van der Linde beheer BV), 107.

Samenvatting van de zienswijze

Afgevraagd wordt welke ontwikkelingen in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn opgenomen. De uitbreiding van het Erasmus MC staat er bijvoorbeeld niet in en onduidelijk is of het project Little C wel is meegenomen of niet. Een afname van de verkeersbewegingen achten reclamanten onwaarschijnlijk, te meer omdat eerder is aangegeven dat de verkeersdruk in het Scheepvaartkwartier met 20% zou toenemen.

Daarnaast is niet duidelijk welke cijfers worden gehanteerd en uit welke periode die afkomstig zijn. De cijfers van 2020 geven volgens reclamanten, vanwege de coronapandemie, een vertekend beeld. Uitgegaan dient te worden van de worst-case-scenario's in een realistische situatie in het toeristische hoogseizoen. Gesteld wordt dat zowel de toename als de negatieve gevolgen van de toename in de verkeersafwikkeling (zoals de verkeersdoorstroming en de wachttijden bij de VRI's) onvoldoende zijn onderzocht.

Aanvullend wordt aandacht gevraagd voor de effecten van het ingestelde éénbaansverkeer in de Maastunnel en verminderde doorstroming van verkeer op de Westzeedijk.

Reactie

Vooropgesteld is het goed te melden dat het verkeersonderzoek van het ontwerpbestemmingsplan is geactualiseerd. De voornaamste reden om het onderzoek aan te passen is het beschikbaar komen van een nieuw regionaal verkeersmodel. Zo voldoet het onderzoek aan de meest actuele uitgangspunten. In ambtshalve wijziging A7 stellen wij voor de resultaten te verwerken in het bestemmingsplan. Over de inhoud van het onderzoek het volgende.

In het (geactualiseerde) onderzoek van Goudappel is o.a. rekening gehouden met de ontwikkeling van de Zalmhaventoren, Schiehaven Noord. Merwe-Vierhavens en omgeving Schiedamsedijk. Ook Little C is in het onderzoek opgenomen. De uitbreiding van het Erasmus MC is niet meegenomen in het onderzoek omdat deze nog onvoldoende concreet is om mee te nemen in het onderzoek. Wanneer de uitbreiding meer concreet is en de ruimtelijke procedure gestart wordt zal onderzoek gedaan worden naar de verkeerseffecten van de uitbreiding. In dat onderzoek wordt dan rekening gehouden met Parkhaven en alle bovengenoemde ontwikkelingen.

Het geactualiseerde verkeersonderzoek maakt gebruik van het meest actuele verkeersmodel van de MRDH, versie 2.10. Dit model geeft inzicht in vervoersstromen voor verschillende vervoersmiddelen, motieven (bijvoorbeeld woon-werk), tijdsperioden en toekomstjaren. Het model heeft voldoende detailniveau om ook op de grotere wegen op lokaal gemeentelijk niveau de vervoerstromen te beschrijven en effecten door te rekenen. Het model is daarmee zowel geschikt om te gebruiken door regionale partijen (de MRDH, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf, vervoerbedrijven) als door de 23 gemeenten in de metropoolregio. Het verkeersmodel van de MRDH wordt door de provincie en de gemeenten gebruikt om beleid en bestemmingsplannen door te rekenen. Het is de geëigende en meest actuele onderlegger voor een verkeersonderzoek.



De uitkomsten van het onderzoek zijn kort samengevat als volgt.

- In de huidige en autonome situatie (2030) is het autogebruik relatief hoog. De fiets wordt daarna het meeste gebruikt en ten slotte het OV.
- Realisatie van het project Parkhaven, uitgaande van het maximaal toegestane programma, (te weten 650 woningen en 8625m² bov niet-wonen) geeft maximaal 1.600 extra autoritten per etmaal. Dit aantal is beperkt vanwege de ligging in het centrum en de mobiliteitsmaatregelen, die in het plan worden toegepast.
- Op basis van dit nieuwe onderzoek blijkt dat het verkeer met name in noordelijke richting gaat/uit noordelijke richting komt. De conclusie van het eerdere onderzoek was dat het verkeer ook in oostelijke richting gaat/uit oostelijke richting komt, via de Parkkade. De conclusies van het nieuwe onderzoek zijn gunstiger voor het Scheepvaartkwartier.
- Het autoverkeer van en naar het project Parkhaven gaat vooral van/naar het noorden, richting Parkhaven en Droogleever Fortuynplein. Dit betekent dat vooral het noordelijke deel, tussen de toegang van de noordelijke parkeergarage en het Droogleever Fortuynplein (ca 50 meter) drukker gaat worden. Hier wordt een verkeersgroei verwacht, waarbij de intensiteiten stijgen tot ca 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Op de Parkhaven ten zuiden van de noordelijke parkeerplaats is de intensiteit van het autoverkeer (en de groei daarvan) lager (ca 3.700 mvt/etmaal) en passend bij een inrichting als verblijfsgebied. Op de Scheepstimmermanlaan wordt een lichte afname van verkeer verwacht.
- Simulatie van de verkeersafwikkeling leert dat er in de toekomstige situatie in de avondpits wachtrijen van gemiddeld maximaal 100 meter op de Parkhaven kunnen vormen voor het Droogleever Fortuynplein. Deze zijn aanwezig in de ruimte tussen het Droogleever Fortuynplein en de in- en uitgang van de noordelijke garage. Dit treedt op tussen 16.00 en 18.00 en wordt veroorzaakt door verkeer dat afkomstig is van de kantoorpanden in het Scheepvaartkwartier en die richting het Droogleever Fortuynplein rijden. Deze wachtrijen kunnen daarmee de in- en uitgang van de parkeergarage blokkeren en de wachtrij kan vervolgens terugslaan. Een dergelijke blokkade kan worden voorkomen met het aanbrengen van een kruis op het kruisingsvlak. En indien nodig aangevuld met een zogenaamd voorlicht. Dit voorlicht is alleen actief als lussen in de weg een 'file' voor het verkeerslicht bij de aansluiting van Parkhaven op het Droogleever Fortuynplein detecteren. Als een file gedetecteerd wordt springt het licht af en toe op rood zodat het verkeer uit de parkeergarage gedoseerd de Parkhaven op kan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B3. Verkeerssituatie, calamiteiten

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 39, 46 en 109.

Samenvatting van de zienswijze

De grotere verkeersintensiteiten in het gebied zullen een negatief effect hebben op de aanrijtiden van ambulances, politie- en brandweerauto's en andere hulpdiensten. Volgens reclamanten zal dit leiden tot een verlies van tijd in levensbedreigende situaties, waarin elke seconde telt. Al regelmatig rijden voertuigen van hulpverlenende diensten zich vast in het verkeer.



Reactie

De gemeente Rotterdam stemt alle (bouw)ontwikkelingen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte af met de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR) en daarnaast afzonderlijk met de verkeerspolitie. Eventuele opmerkingen van hen worden zo veel als mogelijk verwerkt in de plannen. Zoals in paragraaf 6.2 van de plantoelichting is beschreven, heeft de VRR aangegeven dat er geen relevante veiligheidsaspecten zijn geconstateerd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B4. Verkeer, beleid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 39.

Samenvatting van de zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan is volgens reclamant in tegenspraak met de plannen van de gemeente Rotterdam om tot minder autoverkeer in de stad te komen. Dat beleid geldt onder meer voor de tunneltraverse en de toevoerwegen van de Maastunnel.

Reactie

Zoals in onze reactie onder B1 al is toegelicht, is het Rotterdamse verkeersbeleid er juist op gericht om de groei van de stad mogelijk te maken en de bereikbaarheid op peil te houden. Hiervoor verwijzen wij naar de RMA, het VCP binnenstad, de OV-visie 2040, Fietskoers en de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets, gemeente Rotterdam 2020. Het totale verkeersbeleid leidt tot een lager autobezit en -gebruik. Fietsen en OV-gebruik neemt toe, terwijl het autoverkeer van en naar de binnenstad de komende jaren verder afneemt. In de reactie onder B1 is ook aangegeven dat het project Parkhaven zeer beperkt invloed heeft op de verkeerssituatie.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B5. Parkeren, algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 4, 14, 15, 20, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 41, 46, 58, 61, 66, 70, 71 (Euromast), 72 (BOS), 75 (Rotterdam Leisure Group), 79 (Justion advocaten), 82 (Van der Linde beheer BV), 83, 95, 100 (Shopping Centre Oriental), 102, 106 (New Ocean Paradise BV), 107 en 109.

Samenvatting van de zienswijze

In het plan wordt onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de toeristen en de klanten van de supermarkt die het gebied bezoeken. De 366 te realiseren parkeerplaatsen onder de gebouwen zullen bestemd zijn voor zowel de toekomstige bewoners van de appartementen als voor de toeristen, terwijl de 200 bestaande plaatsen op de kade allemaal zullen verdwijnen. Gesteld wordt dat een aantal van 366 parkeerplaatsen veel te weinig is en dat onduidelijk is waar ruimte wordt geboden voor een alternatief. Indien 200 parkeerplaatsen zijn bestemd voor de toeristen en bezoekers van het gebied, ongeveer een miljoen per jaar, dan blijven er 166 over voor de 650 woningen. Gelet op het geplande segment is niet voorstelbaar dat een dergelijk groot aandeel van die woningen geen



autobezitter zal zijn. Aannemelijk is dat bezoekers elders in de wijk een parkeerplek zullen zoeken en dat leidt tot diverse vormen van overlast, aldus reclamanten.

Reactie

Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de nieuwe woningen en aanvullende functies volgt uit het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat beleid is vastgesteld door de gemeenteraad en geldt voor alle Rotterdamse nieuwbouwprojecten. Het aantal parkeerplekken is afhankelijk van het programma (wonen en niet-wonen) en een aantal andere factoren, zoals de nabijheid van OV, de mogelijkheden voor dubbelgebruik en de aanwezigheid van deelauto's.

Het gemeentelijk parkeerbeleid uit 2018 is geactualiseerd in 2022. Op basis van het programma in het Masterplan Parkhaven resulteert dit in een parkeeropgave van minimaal 160 autoparkeerplekken (was 166 in het beleid uit 2018) en minimaal 2461 fietsparkeerplekken (was 3050 in het beleid van 2018). Daarboven op komen nog de 200 parkeerplaatsen die op de kade verdwijnen en die teruggebracht worden in de ondergrondse parkeergarage. Hierbij geldt dat 80 van de 200 parkeerplaatsen dubbel gebruikt worden voor bewoners en bezoekers van de bedrijven in de Parkhaven. Wij begrijpen de zorgen over het aantal parkeerplaatsen. Met de ontwikkelaar zijn daarom afspraken gemaakt over het realiseren van extra parkeerplaatsen zodat het dubbelgebruik geminimaliseerd wordt. Er is overeengekomen dat er circa 440 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dubbelgebruik is hiermee niet of nauwelijks aan de orde. In totaal gaat het dus om minimaal 360 autoparkeerplaatsen en circa 440 parkeerplaatsen. In ambtshalve wijziging A12 stellen wij voor de toelichting hierop aan te passen.

Bij het toetsen van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen wordt het definitieve aantal parkeerplaatsen bepaald conform het geldende parkeerbeleid. Hiervoor is een voorwaardelijke bepaling in het bestemmingsplan opgenomen (artikel 14). Zie ook B9.

Omdat het aantal parkeerplaatsen nog niet definitief bepaald wordt in het bestemmingsplan is het onderliggende verkeersonderzoek gebaseerd op een maximum aantal parkeerplaatsen. Dit aantal van 515 is het aantal parkeerplaatsen dat voortkomt uit het nieuwbouwprogramma wanneer geen enkele reductiefactor uit het parkeerbeleid toegepast wordt (315 parkeerplaatsen), plus de 200 kadeparkeerplaatsen. Voorbeelden van reductiefactoren zijn de nabijheid van OV, dubbelgebruik van parkeerplaatsen en het aanbieden van deelmobiliteit. In de praktijk zal wel gebruik gemaakt worden van reductiefactoren omdat ingezet wordt op duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld door het aanbieden van deelmobiliteit. In de milieuonderzoeken, die gebaseerd zijn op het verkeersonderzoek, wordt daarmee eveneens uitgegaan van dit maximale aantal (of het worst case scenario genoemd).

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren. In ambtshalve wijziging A12 wordt voorgesteld het bestemmingsplan aan te passen op het maximum van 440 parkeerplaatsen.

B6. Parkeeronderzoek

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 82 (Van der Linde beheer BV).

Samenvatting van de zienswijze

Het parkeeronderzoek dat in augustus 2019 is uitgevoerd kan niet als representatief worden aangemerkt. Het onderzoek is namelijk in de vakantietijd uitgevoerd en dan is het rustiger op de weg.



Verder wordt erop gewezen dat veel van de bedrijvigheid plaatsvindt in de avonduren, het tijdstip waarop de toekomstige bewoners doorgaans ook thuis zullen zijn. Ten onrechte is in de berekening van de parkeerbehoefte niet uitgegaan van de maximale invulling van het gebied (woningen en bedrijven).

Reactie

In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is een parkeerdrukmeting opgenomen (bijlage 1). Naast de parkeertellingen die in augustus 2019 zijn uitgevoerd, wordt in die bijlage ook ingegaan op de tellingen die in april 2019 zijn gedaan door Juurlink + Geluk. Er is dus op verschillende momenten in het jaar geteld. Uit beide tellingen komt hetzelfde beeld naar voren, namelijk dat de zaterdag- en zondagmiddagmaatgevend is voor de vraag naar parkeerplaatsen. En in de vakantieperioden geldt dit ook voor de doordeweekse dagen. Voor de parkeerbehoefte verwijzen wij naar onze reactie onder B5.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B7. Parkeren, toeristenbussen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 15, 41, 46, 66, 71 (Euromast), 72 (BOS), 75 (Rotterdam Leisure Group), 79 (Justion advocaten), 80, 82 (Van der Linde beheer BV), 83, 102, 107 en 109

Samenvatting van de zienswijze

In de planvorming is geen dan wel onvoldoende rekening gehouden met de in- en uitstapplaatsen voor touringcars. Er wordt voorzien in slechts twee plekken voor bussen om kortstondig stil te staan en toeristen af te zetten, doch de bestemming Verkeer lijkt hiervoor onvoldoende ruimte te bieden. In het gebied zelf kan niet geparkeerd worden, al wordt in de plantoelichting aangegeven dat op termijn zal worden voorzien in de aanleg van twee parkeerplaatsen voor bussen elders. Onduidelijk is echter waar die parkeerruimte voor bussen wordt gerealiseerd, terwijl de huidige vijf parkeerplaatsen voor bussen verdwijnen. Verder dient in het nieuwe plan een keermogelijkheid voor touringcars opgenomen te worden. Tenslotte voorziet het plan ten onrechte niet in een waarborg dat er parkeerplaatsen voor bussen worden aangelegd. Gesteld wordt ook dat de gemeente, reeds voor de vaststelling van het bestemmingsplan in parkeerplekken voor bussen op een andere locatie in de directe nabijheid van de toeristische voorzieningen dient te zorgen.

Reactie

Met de groei van het toerisme groeit ook de parkeerbehoefte voor touringcars in Rotterdam. Om die reden wordt gewerkt aan nieuw gemeentelijk beleid voor het parkeren van touringcars. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan Parkhaven was het de verwachting dat dit nieuwe beleid in de loop van 2022 vastgesteld zou worden. Op basis van dit nieuwe beleid zou kunnen worden volstaan met twee opstelplekken voor touringcars.

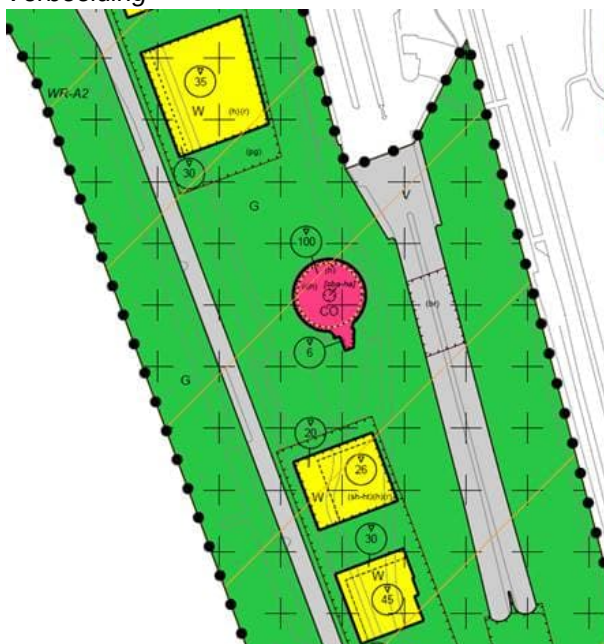
Omdat er nog geen vastgesteld touringcar-beleid is en gelet op de punten die reclamanten in de zienswijzen naar voren hebben gebracht, zien wij aanleiding om het plan aan te passen. Langs de rijbaan van de Parkhaven handhaven wij voorlopig vier parkeerplaatsen voor touringcars, waarvan één voor het direct in- en uitstappen van buspassagiers. Daartoe is een zoekgebied aangewezen binnen de groenbestemming nabij de Euromast. Buiten het plangebied, langs de Parkkade, realiseren wij vier

extra parkeerplaatsen voor touringcars. In het bestemmingsplan 'Scheepvaartkwartier' is daar een verkeersbestemming opgenomen, waarbinnen de parkeerplaatsen passend zijn. Dit is een tijdelijke situatie totdat er stadsbreed een andere oplossing gevonden is. De routing blijft vooralsnog ongewijzigd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

Verbeelding



Ontwerpbestemmingsplan



Voorstel (de aanduiding 'sv-1' is toegevoegd aan weerszijden van de weg Parkhaven)

Regels

Aan artikel 5 (Groen), lid 1 wordt na sub 'f' een nieuw sub toegevoegd, luidende:

'ten hoogste vier parkeerplaatsen voor touringcars, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer -1'.

Toelichting

In paragraaf 3.3 wordt aangegeven dat in het plangebied vier parkeerplaatsen voor touringcars komen en dat in de directe nabijheid van het plangebied, namelijk aan de Parkkade, eveneens vier parkeerplaatsen voor touringcars worden aangelegd.

B8. Parkeervoorzieningen, huidige- en nieuwe situatie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 82 (Van der Linde beheer BV), 83, 100 (Shopping Centre Oriental) en 106 (New Ocean Paradise BV).



Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten verwachten dat de parkeerproblematiek groter zal worden dan is voorzien in het ontwerpbestemmingsplan. Naast de toeristen en bezoekers van de voorzieningen aan de Parkhaven maken ook bezorgers, ondersteunende diensten en personeel van de bedrijven aan en langs de Parkhaven al decennialang gebruik van de bestaande parkeergelegenheid. Klanten van de supermarkt komen juist omdat die goed bereikbaar is en omdat er voldoende parkeergelegenheid is op korte afstand. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden. In de avonduren en in het weekend zijn die parkeerplaatsen bijna volledig bezet, aldus reclamanten. Met de planontwikkeling zullen die parkeerplaatsen verdwijnen, terwijl niet wordt voorzien in een reëel alternatief. De parkeergarage zal niet geschikt zijn voor winkelwagens. Er dient te worden voorzien in een in-/uitgang aan de zijde van de Parkhaven. Verder wordt gevraagd om een garantie dat de parkeervergunningen behouden blijven aangezien die belangrijk zijn voor het personeel van de supermarkt.

Reactie

Zoals in onze reactie onder B5 is aangegeven realiseert de ontwikkelaar extra parkeerplaatsen om het dubbelgebruik zo veel mogelijk te voorkomen. Er worden circa 440 parkeerplaatsen gerealiseerd (en minimaal 360). Wij gaan er van uit dat zo goed tegemoetgekomen wordt aan de wensen van de reclamanten. Bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de buitenruimte wordt de toegankelijkheid van de supermarkt nader uitgewerkt. Wat betreft de bezorgers, ondersteunende diensten en de bevoorrading van de voorzieningen wordt erop gewezen dat wij mede hiervoor de planregeling aanpassen. Zoals in onze reactie onder A9 is gesteld, wordt in artikel 5.1 van de planregels opgenomen dat toegangswegen- en paden voor voorzieningen in de Parkhaven evenals laad- en losruimtes zijn toegestaan. Hiervoor wordt nog een inrichtingsplan voor de buitenruimte opgesteld.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B9. Parkeren, voorwaardelijke verplichting

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant acht de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting voor het parkeren onzeker, onduidelijk en onjuist geformuleerd. Omdat de geplande parkeervoorziening volgens reclamanten onvoldoende zal zijn voor de totale parkeerbehoefte, is het van belang dat die verplichting op een correcte wijze wordt geformuleerd. Daar komt bij dat met het ontwerp alle bestaande maaiveld parkeerplaatsen worden wegbestemd. Oftewel, er kan een situatie ontstaan waarin de bestaande parkeerplaatsen worden verwijderd voordat er een omgevingsvergunning voor de woningen wordt aangevraagd. De voorwaardelijke verplichting is daarmee zonder betekenis voor zover die betrekking heeft op de parkeerplaatsen voor de toeristische attracties in het gebied.

Reactie

In het bestemmingsplan moeten de parkeernormen goed geborgd worden. De gemeenteraad heeft daarbij de vrijheid om de borging te realiseren door in de planregels te verwijzen naar het gemeentelijk parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen. Er worden geen aantallen parkeerplekken opgenomen. In de planregel wordt vastgelegd dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het

verlenen van een omgevingsvergunning, de regel geldt dat 'voldoende parkeergelegenheid' wordt gerealiseerd. Vervolgens wordt in het parkeerbeleid uitgewerkt wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid. De mogelijkheid om in de planregels een dynamische verwijzing naar het parkeerbeleid op te nemen wordt geboden door artikel 3.1.2 lid 2 onder a van Besluit ruimtelijke ordening, waarbij wordt opgemerkt dat op grond van jurisprudentie het toepassen van een dynamische verwijzing is toegestaan (ECLI:NL:RVS:2015:2837) als deze voldoende duidelijk in de betreffende planregel tot uitdrukking wordt gebracht (ECLI:NL:RVS:2016:1136)."

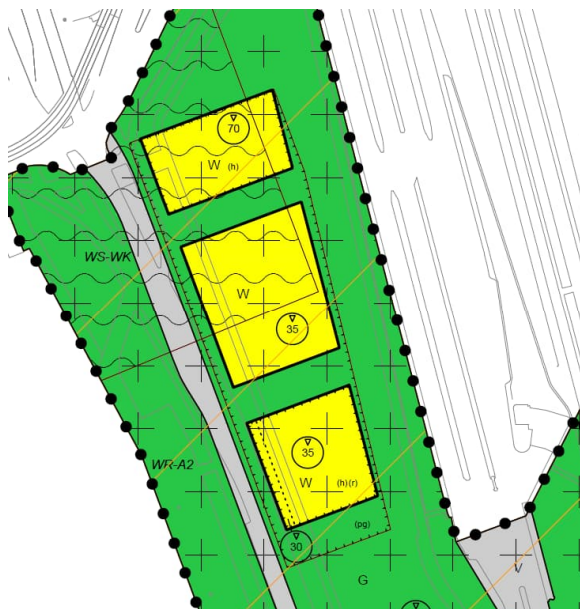
Om zorg te dragen dat de 200 parkeerplekken die er nu op de kade zijn daadwerkelijk worden gerealiseerd onder de nieuwbouw wordt de voorwaardelijke bepaling parkeren verbreed. Naast de hierboven genoemde dynamische verwijzing naar het vigerend gemeentelijke parkeerbeleid wordt een extra verplichting toegevoegd. Expliciet wordt nu opgenomen dat er de ca 200 bestaande parkeerplekken op de kade worden gecompenseerd in de ondergrondse parkeergarage.

Voor de tijdelijke situatie tijdens de bouwfase geldt dat het parkeren zoveel mogelijk op de Parkhaven gehandhaafd blijft. Vanwege de aanleg van de tijdelijke ontsluitingsweg kunnen niet alle ca 200 parkeerplaatsen daar gehandhaafd blijven. Daarom zal tijdelijk de Parkkade hierbij worden betrokken. Zodra een ondergrondse parkeergarage in gebruik genomen kan worden, zal de parkeermogelijkheid op de kade daarop worden aangepast.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen.

Verbeelding



Ontwerp



Voorstel (ter plaatse van de noordelijke parkeergarage wordt de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' toegevoegd)

Regels



Artikel 14 Voorwaardelijke verplichting over parkeren wordt als volgt aangepast:

1. *Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of een omgevingsvergunning voor het gebruik van gronden of bouwwerken kan uitsluitend worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig de 'Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Indien dit beleid wordt gewijzigd of herzien, wordt een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan het op dat moment geldende beleid.*
2. *Autoparkeren voor gebruikers van de voorheen bestaande parkeerplaatsen aan de Parkhaven*
 - a. *In aanvulling op het aantal te realiseren parkeerplaatsen dat volgt uit het parkeerbeleid als bedoeld in het eerste lid, geldt dat de omgevingsvergunning(en) voor de gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de Euromast, al dan niet gefaseerd, uitsluitend verleend kunnen worden indien ter plaatse van de gronden met de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' voorzien wordt in minimaal 200 parkeerplaatsen voor autoparkeren voor gebruikers van de voorheen bestaande parkeerplaatsen aan de Parkhaven;*
 - b. *Indien in de omgevingsvergunning voor de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1' uitgegaan wordt van minder dan 200 parkeerplaatsen als hiervoor bedoeld onder lid 2, sub a, dan dient door indiener aangetoond te worden dat de resterende parkeerplaatsen elders binnen de gronden met de aanduiding 'parkeergarage' worden gerealiseerd;*
3. *Indien toepassing is gegeven aan artikel 14, lid 2, sub dient bij een volgende aanvraag voor een omgevingsvergunning in acht te worden genomen dat 200 parkeerplaatsen of zoveel minder dan al voorzien is op de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage 1', voorzien wordt binnen de gronden met de aanduiding 'parkeergarage'.*

B10. Parkeren, Baden Powelllaan

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 87.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant stelt dat er regelmatig parkeerdruk zal ontstaan, bijvoorbeeld als er feesten met veel bezoekers zijn. Verwacht wordt dat vrij snel duidelijk zal zijn dat er voldoende parkeergelegenheid is op de Baden Powelllaan in Het Park. De parkeervakken zijn hier meestal grotendeels leeg. Dat is positief, want op veel autoverkeer in Het Park zit niemand te wachten. Echter, door de ontwikkeling zal de Baden Powelllaan een aanzuigende werking hebben op parkerende auto's voor de nieuwbouw. De nieuwe looppaden tussen de Parkkade en Het Park maken het een zeer aantrekkelijke parkeergelegenheid op korte afstand. Meer autoverkeer in Het Park kan echter niet de bedoeling zijn. Voorgesteld wordt om de Baden Powelllaan af te sluiten voor normaal autoverkeer. Daarmee wordt het gehele Park een groter wandelgebied, inclusief de Baden Powelllaan die nu nog een autoweg is. Met een dergelijke maatregel zou ook direct de gebruikswaarde van Het Park toenemen, wat een mooie compensatie is voor het bebouwen van de groenstrook bij de Euromast.

Reactie

Gelet op de punten die reclamant aanvoert, begrijpen wij dat reclamant het voorstel doet om de Baden Powelllaan af te sluiten voor normaal autoverkeer. De Baden Powelllaan ligt echter buiten het plangebied en is ook niet relevant voor de ontwikkeling van Parkhaven. Voor het afsluiten van de Baden Powelllaan zal, indien daartoe besloten zou worden, een eigen procedure doorlopen worden.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen

B11. Parkeren toekomstige eigenaren

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 37.

Samenvatting van de zienswijze

Afgevraagd wordt of toekomstige eigenaren de mogelijkheid krijgen om een parkeerplaats te kopen. Dat zou als los kadastraal object kunnen. Overige plaatsen zouden via een bewonersvergunning, abonnement of per tijdseenheid kunnen, aldus reclamant.

Reactie

Bij de nadere uitwerking van het bouwplan en voor de daarop aansluitende omgevingsvergunningaanvraag moet duidelijk zijn hoe de verdeling tussen collectieve en prive-parkeerplaatsen gaat worden. Dan zal ook duidelijk worden of de ontwikkelcombinatie toekomstige woningeigenaren de mogelijkheid biedt om een parkeerplaats te kopen. Momenteel wordt voorzien dat de zuidelijke parkeergarage voor prive-gebruik (koop en vergunningen) wordt en dat de collectieve parkeerplekken in de noordelijke garage gelokaliseerd worden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.



C. Stedenbouw

C1. Bebouwing Parkhavenstrook

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 7 t/m 9, 14, 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18, 23 t/m 25, 28, 30, 31, 34, 36, 40, 43, 44, 46, 49, 50, 52, 55, 60, 61, 63, 64, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68 t/m 70, 72 (BOS), 73, 76, 77, 79 (Justion advocaten), 81, 83 t/m 85, 88 t/m 90, 94, 95, 99, 102, 104, 107 en 109.

Samenvatting van de zienswijze

De voorgenomen ontwikkeling heeft tot gevolg dat de groene Parkhavenstrook, een belangrijke plek langs het water waar de koelte opgezocht kan worden, verloren gaat. Daarmee tast de ontwikkeling de directe leefomgeving aan van alle inwoners van het centrum. Rotterdam heeft adem nodig en Het Park fungeert hierbij als een groene long voor het centrum. Daarnaast wordt het openbare karakter van Het Park ondermijnd met de particuliere woningen. Ook de greens kunnen particulier terrein worden, zullen een vertuind karakter krijgen en zullen op grond van civielrecht worden afgesloten voor publiek.

Gesteld wordt verder dat het 'stedelijk fundament' voor deze ontwikkeling uiterst dun is. Het is immers nooit de bedoeling geweest om Het Park te omsluiten met stedelijke wanden. Er zou vanuit een 'urban attitude' benadering gewerkt moeten worden: een methode of houding om recht te doen aan wat de stad aan kwaliteiten herbergt en hoe voorgestelde projecten daaraan kunnen bijdragen. Door één van de reclamanten is een alternatieve ontwikkeling voorgesteld bestaande uit slechts drie torens in het plangebied.

Reactie

Met de vaststelling van het Masterplan Parkhaven in februari 2021 is besloten om de gronden van het plangebied te ontwikkelen met 650 woningen en om een aantrekkelijke buitenruimte te realiseren. In het Masterplan Parkhaven wordt uitvoerig onderbouwd dat en waarom het stedenbouwkundig gezien aanvaardbaar kan worden geacht om deze gronden te benutten voor de ontwikkeling van de stad.

Het Masterplan zoals vastgesteld door de gemeenteraad vormt de onderlegger voor dit bestemmingsplan. Een alternatieve ontwikkeling met drie torens is daardoor niet aan de orde, maar wij danken de reclamant voor het meedenken.

Zoals in de reactie onder A7 is aangegeven, wordt het aantal bomen en het aantal m² groen van de bestaande parkhavenstrook gecompenseerd in het nieuwe inrichtingsplan voor de buitenruimte (inclusief de groene daken). Dat kan doordat het parkeren niet langer op de kade van de Parkhaven gebeurt, maar in de ondergrondse parkeergarages wordt opgelost.

Gelet op de uitgangspunten van zowel het Masterplan Parkhaven als dit bestemmingsplan, kan niet gesteld worden dat de groene Parkhavenstrook verloren gaat. De gronden van het plangebied krijgen ten opzichte van de huidige situatie juist meer gebruikswaarde, voor alle inwoners en bezoekers van Rotterdam. De greens worden geen particulier terrein met een vertuind karakter, de greens zijn 24 uur per dag openbaar terrein.

Wat betreft het bezwaar dat het openbare karakter van Het Park wordt ondermijnd met particuliere woningen, wordt erop gewezen dat de planontwikkeling plaatsvindt buiten Het Park, ten westen van het Maastunneltracé.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C2. Uitloop van Het Park

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 4, 5, 7, 8, 10 t/m 12, 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18, 21, 23 t/m 25, 28, 31, 36, 48, 50, 51, 55, 58, 59, 63, 64, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 70, 73, 77, 78, 83, 84, 88, 90, 91, 93, 98, 99, 105, 107 t/m 109.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten stellen dat de vrije uitloop van Het Park naar het water van de Parkhaven behouden moet blijven. Ook de gemeente Rotterdam heeft aangegeven dat een vrije uitloop van Het Park naar het water van de Parkhaven belangrijk te vinden. De voorgenomen ontwikkeling zal deze doorgang niet verbeteren, ook al staat in het ontwerpbestemmingsplan dat dit wel zo is. Verder stellen meerdere reclamanten voor om de strook langs de kade geheel groen in te richten en daarmee toe te voegen aan Het Park.

Reactie

In paragraaf 3.3 van de plantoelichting is aangegeven dat de functie van de kade zal veranderen van verharding en parkeren naar groen, met ruimte voor fietsers, voetgangers en expeditie voor boten. Door het verplaatsen van het parkeren naar de ondergrondse parkeergarage komt ruimte vrij voor langzaam verkeer. Aan de oostelijke zijde wordt een voetpad in het groen gelegd. Deze openbare route komt uit bij een nieuwe overbrugging op maaiveldhoogte vlakbij de Euromast. Met deze route voor voetgangers en fietsers zal Het Park goed worden verbonden met de Parkhaven. Tussen de groene kade en het pad aan de parkzijde worden verder koppelingen gemaakt, zoals de verbindingen op de koppen van het gebied en bij de Euromast. Tenslotte worden tussen de gebouwen 'greens' aangelegd om de relatie tussen Het Park en de kade te versterken. Deze blijven 24/7 openbaar toegankelijk.

Gesteld kan worden dat de uitloop van Het Park naar het water van de Parkhaven behouden blijft en ook zal verbeteren. Daarnaast zal de strook langs de kade groen worden ingericht.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C3. Bouwhoogte

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 9, 14, 66, 81, 89, 102 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

De toegestane bouwhoogte is veel te hoog, twee tot vier keer hoger dan de zogenaamde Rotterdamse laag. Door die hoogte zal de nieuwbouw overheersen en kijken omwonenden tegen veel (te) hoge gebouwen aan. Er zal sprake zijn van wandvorming.

Reactie

De in het bestemmingsplan Parkhaven opgenomen bouwhoogten zijn gebaseerd op het Masterplan Parkhaven. In het masterplan is in verschillende paragrafen op de bouwhoogte van de ontwikkeling ingegaan. Zo is in paragraaf 5.1 het volgende gesteld:



“De bebouwing is relatief laag ten opzichte van vergelijkbare locaties in Rotterdam. Behalve een hoogteaccent van 70 meter aan het Droogleever Fortuynplein is er geen sprake van hoogbouw. De Euromast torent, in contrast met de nieuwe gebouwen, fier boven het ensemble uit. Ter plaatse van de Euromast wijken de gebouwen. De Euromast staat in een royale, gastvrije en groene ruimte tussen kade en park. Hiermee krijgt de Euromast de bijzondere plek die hij verdient als ‘icoon van de stad’.”

Meer specifiek is over de bouwhoogte in paragraaf 5.7 van het masterplan de volgende motivering opgenomen:

“De gebouwhoogten variëren tussen minimaal 25 en maximaal 35 meter. Op deze regel zijn twee uitzonderingen:

- Aan het Droogleever Fortuynplein komt een toren van maximaal 70 meter hoog.*
- Er zijn 2 accenten van maximaal 45 meter hoog ten zuiden van de Euromast.*

Het middendeel van de gebouwen eindigt onder de hoogte van de ‘scheepsbrug’. Deze beëindiging is in feite de goothoogte van de gebouwen. De goothoogte-lijn varieert, waardoor deze informeel en als ‘dansend’ ritme wordt ervaren. De maximale bouwhoogte is altijd inclusief de benodigde dak-opbouwen, zoals installaties en liften. Een uitzondering hierop vormen de trappenhuizen die toegang bieden tot de daktuinen. Deze mogen maximaal 3 meter hoog zijn en 15 m² groot.

Vanaf de goothoogte beginnen de toppen van de gebouwen. De toppen wijken ten opzichte van de middenbouw terug, doormiddel van setbacks. De setbacks zijn fors, en kunnen worden gebruikt als royale groene terrassen. De setbacks verschillen per verdieping en per gebouw. Zo zullen de toppen niet systematisch ogen, maar krijgt elke ‘sculptured top’ een eigen logica en karakter. De toppen sluiten qua beeld aan bij de onderliggende gebouwen.

- Het gebouwdeel direct ten zuiden van de Euromast blijft lager dan de ‘Scheepsbrug’. Dit borgt het uitzicht op rivier en havens.*

Wij zijn van mening dat voor de toegestane bouwhoogte een gedegen stedenbouwkundige motivering is gegeven. Er is voor ons dan ook sprake van een aanvaardbare bouwhoogte, aan het belang van een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan. Tenslotte zal, anders dan reclamanten verwachten, geen wandvorming optreden omdat de gebouwen ruim van elkaar worden gescheiden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C4. Advies welstand

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 72 (BOS) en 79 (Justion advocaten)

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten hebben begrepen dat de commissie voor Welstand en Monumenten een advies heeft gegeven over de ontwikkeling, nadat de dienst Stadsontwikkeling hier in september 2020 om had verzocht. Uit publieke uitspraken leiden reclamanten af dat de commissie een negatief advies heeft gegeven.



Reactie

Ten behoeve van het Masterplan Parkhaven is in het najaar van 2020 informeel overleg geweest met de commissie voor Welstand en Monumenten. In dat overleg is een aantal op- en aanmerkingen op de voorgenomen ontwikkeling gegeven en die hebben ook tot wijzigingen van het Masterplan geleid. Vervolgens is het Masterplan Parkhaven op 18 februari 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Vanzelfsprekend wordt de commissie voor Welstand en Monumenten om advies gevraagd wanneer een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' wordt aangevraagd.

Als toetsingskader voor de commissie voor Welstand en Monumenten geldt de zogenaamde Welstandsparagraaf. Tegelijk met het bestemmingsplan en de grondexploitatie wordt deze aan het college voorgelegd. De commissie Welstand heeft een positief advies gegeven op de paragraaf. Na vaststelling door het college wordt deze ter inzage gelegd en kan een ieder zijn mening geven.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C5. Langzaam verkeer

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

In het ontwerpbestemmingsplan is over de Maastunnel, die een bestemming Verkeer heeft gekregen, een functieaanduiding opgenomen voor een brug voor langzaam verkeer. Die functieaanduiding is echter niet weergegeven op de aangrenzende bestemming Groen. Onduidelijk is of de riante loopbrug past binnen de bestemming Groen, terwijl reclamant een dergelijke loopbrug van belang acht voor de (bereikbaarheid van de) ondernemingen in het gebied. Tevens is de loopbrug van belang voor de hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting van het gebied. Reclamant vindt dan ook dat de loopbrug moet worden opgenomen in de beleidsregel Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit teneinde te garanderen dat de loopbrug overeenkomstig het Masterplan wordt gerealiseerd.

Reactie

In artikel 6.1 onder d van de planregels is bepaald dat de voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor een brug voor langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug'. Met die regeling is de loopbrug daar toegestaan. Gelijk zoals reclamant aangeeft, is die functieaanduiding beperkt tot de gronden met een bestemming Verkeer, al is in artikel 5.1 onder a van de planregels bepaald dat de voor Groen aangewezen gronden bestemd zijn voor groenvoorzieningen met bijbehorende voet- en fietspaden en watergangen. Om onduidelijkheid over de toelaatbaarheid van de loopbrug in de bestemming Groen te voorkomen, zal de functieaanduiding 'brug' in de bestemming Groen worden opgenomen.

Wat betreft het verzoek van reclamant om de loopbrug vast te leggen in de beleidsregel Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit, teneinde te garanderen dat de loopbrug overeenkomstig het Masterplan Parkhaven wordt gerealiseerd, merken wij op dat de exacte ligging en vormgeving van de loopbrug niet zijn uitgewerkt in het masterplan. In het bestemmingsplan is dan ook enige flexibiliteit voor de overbrugging opgenomen, zodat er voldoende ruimte is voor een nadere uitwerking. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal de gemeente alle belanghebbenden, waaronder reclamant, bij het proces van die uitwerking betrekken. Gelet hierop zien wij geen aanleiding

om de realisatie van de loopbrug al vast te leggen in de beleidsregel Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting en beeldkwaliteit.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze deels gegrond te verklaren en het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

Regels

Artikel 5 (Groen), lid 1 wordt aangevuld met 'een brug voor langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Verbeelding

Op de verbeelding wordt in de bestemming Groen een aanduiding 'brug' opgenomen:



Ontwerpbestemmingsplan

Voorstel

C6. Loopbrug, niet wenselijk

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 83.

Samenvatting van de zienswijze

Ondanks dat de gemeente het heeft over het herbouwen van de bestaande brug, biedt het ontwerpbestemmingsplan nog de ruimte voor een 25 meter brede overkluizing. Dit is niet wenselijk met het oog op de monumentale waarde van de Maastunneltraverse. Maar ook omdat deze overkluizing geen enkel doel dient. Voor een gelijkvloerse toegang tot Het Park is desgewenst 100 meter verderop een (vele malen goedkopere) doorsteek over de tunnelbuis mogelijk. In Het Park zelf belemmert een waterpartij de doorgang naar het midden van Het Park en is slechts toegang over de hoeken mogelijk. De mogelijkheden om de directe doorgang van Euromast naar Het Park te verbeteren zijn dus sowieso beperkt, overkluizing of niet. Het is daarom niet wenselijk dat de mogelijkheid voor een 25 meter brede overkluizing in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Reactie

In de bestemming Verkeer is een functieaanduiding 'brug' opgenomen om een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers te realiseren. Weliswaar is de op de planverbeelding weergegeven functieaanduiding 'brug' 25 meter breed, maar het profiel voor zowel een fietspad als een ruim voetpad



zal niet meer zijn dan 12 meter. Omdat de exacte locatie van de brug nog niet vaststaat, is ervoor gekozen om in het plan enige flexibiliteit op te nemen.

Tot slot verwijzen wij naar onze reactie onder C2, waarin is toegelicht dat de brug mede dient om de verbinding tussen Het Park en de Parkhavenkade te versterken.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C7. Uitzicht en lichtvervuiling

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 4, 8, 9, 14, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 26 t/m 28, 51, 63, 66, 70, 76, 78, 81, 83, 85, 89, 90, 91, 102, 104 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Door de ontwikkeling van het plan komt het vrije uitzicht vanuit de appartementen aan de overzijde geheel te vervallen. In plaats van het huidige zicht op het groen en het park zal er tegen de hoge bebouwing aangekeken worden. Er is geen rekening gehouden met de zichtlijnen vanuit de Müllerpier op de stad. Ook de bezoekers van het park zullen zich omringd voelen door de nieuwbouw met 's avonds lichtvervuiling. De gebruikte sfeerimpressies en beelden van de impact op Het Park zijn misleidend.

Reactie

De planontwikkeling zal een effect hebben op het uitzicht dat nu wordt ervaren vanuit de appartementen aan de overzijde (de Müllerpier). Op grond van vaste rechtspraak kan echter gesteld worden dat in Nederland geen recht op vrij uitzicht bestaat. Daarnaast merken wij op dat het bestemmingsplan geen aaneengesloten bebouwing, maar uitsluitend losse bebouwing mogelijk maakt. De bestemmingsvlakken voor Wonen worden namelijk aan alle zijden omrand door een in breedte variërende bestemming Groen, de zogenaamde Greens. Ter plaatse van de Euromast is de open groenzone zelfs 105 meter breed. Daarmee is gegarandeerd dat er geen wandvorming zal ontstaan en dat er vanaf de Müllerpier doorzichten zullen zijn. Bovendien is de bebouwing relatief laag en afgestemd op onder andere de bebouwing op de Müllerpier, er komt geen hoogbouw. Wij zijn dan ook van mening dat het verlies van (vrij) uitzicht beperkt en alleszins aanvaardbaar is in een stedelijke omgeving.

De nieuwe bebouwing in het plangebied zal in de avond licht uitstralen op de aansluitende delen van Het Park. Of en in welke mate de bezoekers van Het Park hiervan hinder ervaren kan, anders dan reclamanten betogen, niet algemeen gesteld worden. Voor de lichtuitstraling van de appartementen op het openbaar groen gelden geen normen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C8. Bezonnig

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 101.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant vraagt zich af of een onderzoek naar de bezonnig van Het Park is uitgevoerd. Gesteld wordt dat extra schaduwwerking door de nieuwe bebouwing onwenselijk is op een plek waar



Rotterdammers uitrusten en recreëren, dat ook na werk als de zon lager staat. Aangezien er recreatie plaatsvindt na de reguliere werktijden zorgt de bebouwing direct voor een inperking van de recreatietijd.

Reactie

Ten behoeve van het Masterplan Parkhaven is onderzoek gedaan naar de schaduwwerking van de planontwikkeling op Het Park (zie pagina 68 van het Masterplan). Hieruit blijkt het volgende. In de zomer blijft de schaduw beperkt tot de Parkhavenstrook zelf, en valt dus niet in Het Park. Ook halverwege het jaar (21 maart en 21 september) geeft de bebouwing nauwelijks schaduw in Het Park. Uitsluitend de toren aan de noordzijde op de kop geeft schaduw vanaf 15.00 uur in de middag halverwege het jaar. In de winter geeft de bebouwing wel schaduw in Het Park. Dit is grotendeels op plekken waar nu bomen en of vegetatie staan. De grote open plekken in Het Park worden niet geraakt. Op basis van deze resultaten zijn wij van mening dat er geen inperking van recreatietijd optreedt.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C9. Beleidsregel hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

In de plantoelichting wordt grote waarde gehecht aan het feit dat moet worden voldaan aan de beleidsregel 'Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting'. Die beleidsregel bevat echter, net als de planregel, veel open normen. Reclamanten vragen zich af of de normen uit het ontwerp daarmee wel voldoende objectief begrensd zijn. Verder zien reclamanten niet in hoe deze regels ervoor zorgen dat de Euromast als rijksmonument niet wordt aangetast door de ontwikkeling. Het kader uit de beleidsregel kan namelijk niet voorkomen dat het project grote impact heeft op de omgeving en daarmee op de markante vrije ligging van de Euromast. Gesteld wordt dat het plan onvoldoende rekening houdt met de cultuurhistorische waarden.

Reactie

De beleidsregel Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting bevat verschillende uitgangspunten waaraan de nieuwe bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte dienen te voldoen. Die uitgangspunten moeten gezien worden als een aanvulling op de 'harde' bepalingen die in de planregels en door middel van de verbeelding van het bestemmingsplan zijn vastgelegd. De bepalingen in de planregels en de verbeelding borgen de zaken met de meeste ruimtelijke impact, zoals de positionering van de bouwblokken, de toegestane functies en de bouwhoogte. In de regels en verbeelding is geen sprake van open normen, maar is de ontwikkeling nauwkeurig vastgelegd. Gewezen wordt op de te bebouwen gronden (vastomlijnd door middel van bouwvlakken) en de maximum bouwhoogte uitgedrukt in meters, waarbij bovendien de set backs precies zijn vastgelegd (in vijf bouwvlakken). Door de strakke bouwvlakken is ook de afstand tot en de open ruimte rondom de Euromast vastgelegd. De planregeling voor zowel de bouwhoogte als de positionering van de nieuwbouw zorgt er dus voor dat de nieuwbouw wordt gerealiseerd conform het Masterplan Parkhaven.

Het is belangrijk de hierboven genoemde zaken nauwkeurig vast te leggen in de regels en verbeelding, voor andere onderdelen van de ontwikkeling met minder ruimtelijke impact dienen de 'beleidsregels'. De beleidsregels hebben een bredere reikwijdte dan wat normaal in een bestemmingsplan geregeld kan worden. Zo zijn ook regels opgenomen over de beeldkwaliteit, de inrichting van de openbare ruimte



en de geveloriëntatie. Dit soort randvoorwaarden leent zich niet voor een regeling met harde normen, mede omdat bepaalde zaken op dit moment nog niet tot in detail zijn uitgewerkt. De exacte uitwerking is pas bekend wanneer het bouwplan vergund wordt. Op dat moment wordt getoetst aan de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in de beleidsregel Hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting. Wij zijn van mening dat de inhoud van die beleidsregel, evenals de wijze waarop de uitgangspunten zijn beschreven, voldoende kaderstellend zijn om aanvragen voor een omgevingsvergunning aan te toetsen.

De afweging welke invloed het project heeft op de omgeving en of het project rekening houdt met cultuurhistorische waarden is reeds in het kader van het Masterplan gemaakt. Het bestemmingsplan is de juridisch-planologische vertaling van het Masterplan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



D. Omgevingsaspecten

D1. Luchtkwaliteit

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3 t/m 6, 8, 11, 12, 14, 20, 26, 30, 33, 36, 38, 39, 41, 46, 54, 66 t/m 70, 72 (BOS), 78, 79 (Justion advocaten), 80, 83 t/m 85, 90, 91, 101, 102 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

De voorgenomen ontwikkeling zal op verschillende manieren bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en zodoende de volksgezondheid aantasten. De hoeveelheid verkeer zal toenemen en dat heeft negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een toename van het verkeer leidt namelijk ook tot meer uitstoot van stikstof, fijnstof en roet in de reeds vervuilde omgeving rondom de Maastunnel. In het tunneltracé worden al regelmatig de Nederlandse-, Europese- en zeker de WHO normen overschreden. Opgemerkt wordt verder dat de uitstoot van de scheepvaart (passerende schepen) in het onderzoek naar luchtkwaliteit ontbreekt. Enkele reclamanten vragen zich af waarom de gemeente Rotterdam geen strengere normen hanteert dan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit. Het windtunnelonderzoek (luchtkwaliteit) heeft de status concept en het is niet duidelijk waarom er alleen gemeten is bij de tunnelmond bij dit onderzoek. De gemeten waarden benaderen de grenswaarden en zijn hoger dan de WHO normen van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Er is geen verwijzing gedaan naar de GGD richtlijn luchtkwaliteit.

Reactie

Bij het milieuaspect 'luchtkwaliteit' zijn twee dingen relevant: de effecten van de ontwikkeling op de bestaande luchtkwaliteit (treedt er een verslechtering op) en de effecten van de bestaande luchtkwaliteit op de voorgenomen ontwikkeling (is er sprake van een goed woon- en leefklimaat). Over de effecten van de ontwikkeling op de bestaande luchtkwaliteit het volgende. In paragraaf 4.4 van de plantoelichting is toegelicht dat het wettelijk kader voor luchtkwaliteit bestaat uit de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer) en het Besluit NIBM (algemene maatregel van bestuur 'niet in betekende mate'). Hier is gemotiveerd dat de ontwikkeling van Parkhaven aangemerkt kan worden als 'Niet in betekende mate', zodat nader onderzoek naar de effecten van de gebiedsontwikkeling op de bestaande luchtkwaliteit niet nodig is. Voor de effecten van de bestaande luchtkwaliteit op de ontwikkeling is het genoemde windtunnelonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd omdat het onderliggende verkeersonderzoek ook geactualiseerd is. Ook was er op het moment van terinzagelegging nog onduidelijkheid over de te hanteren gegevens om de uitstoot van de scheepvaart mee te wegen in het onderzoek. De uitstoot van de scheepvaart is nu wel meegewogen.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat ter plaatse van de gevels van de beoogde gebouwen in alle jaren voldaan wordt aan alle luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer. Inzake luchtkwaliteit zijn er dus geen belemmeringen voor het gebruik van de beoogde gebouwen voor woningen. Via een ambtshalve wijziging stellen wij voor het bestemmingsplan aan te passen op het geactualiseerde onderzoek. Het onderzoek zal bij het vastgestelde bestemmingsplan gevoegd worden.



Wij begrijpen dat reclamanten zich zorgen maken om de luchtkwaliteit in Rotterdam, maar het uitgevoerde onderzoek wijst uit dat aan alle wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit voldaan wordt. Voor de goede orde merken wij op dat de luchtkwaliteit in het Maastunneltracé juridisch gezien niet relevant is voor dit bestemmingsplan (alleen de kwaliteit bij de tunnelmond is relevant). Verder hanteert Rotterdam geen strengere normen dan de wettelijke normen omdat hier geen beleid over is vastgesteld.

De GGD heeft geadviseerd op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geven zijn het volgende mee:

- Zorg dat het ventilatiesysteem minimaal voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit voor luchtverversing, en dat de inlaat aan de minst belaste kant wordt gerealiseerd;
- Neem de effecten van de scheepvaart mee in het onderzoek;
- Hanteer een zo groot mogelijke afstand tussen de woongebouwen en het Maastunneltracé.

De uitwerking van het ventilatiesysteem en de inlaat is een uitvoeringskwestie. Dit advies wordt door de ontwikkelcombinatie meegenomen bij de uitwerking van de plannen. De inlaat komt in ieder geval niet aan de zijde van het Maastunnelcomplex. Het effect van schepen is meegewogen in alle onderzoeken. De afstand tussen bebouwing en tunnel ligt vast op basis van het Masterplan. Er wordt geen planologische ruimte gegeven om dicht bij het Maastunneltracé te bouwen dan het Masterplan beschrijft. Wij zijn van mening dat we hiermee tegemoet komen aan de wensen van de GGD ten aanzien van luchtkwaliteit.

Verder is het goed om in deze context op te merken dat er een traject is gestart om de ligplaatsen aan de Parkkade te voorzien van walstroom. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit in het Scheepvaartkwartier en het plangebied.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D2. Toename geluidhinder

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 5, 8, 14, 18, 20, 23, 36, 39, 41, 48, 54, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 70, 83, 85, 90, 102 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

De voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een toename van geluidhinder. Reclamanten achten dit onverantwoord in de toch al drukke en vervuilde omgeving van de Maastunnel en het Droogleever Fortuynplein.

Verder wordt gesteld dat de voorgenomen ontwikkeling, vanwege het ontwerp met een grote dichtheid van gebouwen, zal leiden tot een klankbord. Het verkeerslawaaï in de tunneltraverse zal zeker weerkaatsen.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van Parkhaven zeer beperkt is ten opzichte van de bestaande hoeveelheid verkeer in de omgeving. De akoestische effecten van het verkeer dat Parkhaven genereert ten opzichte van het bestaande verkeersgeluid zijn daarom ook zeer beperkt. Het gaat om tiendes van een decibel. Dit effect valt weg in het bestaande verkeersgeluid. Met



eventuele weerkaatsing is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek. Dit zit dus in de berekende geluidswaarden.

De bouw kan ook geluid produceren maar dit is van tijdelijke aard en er worden maatregelen getroffen om dit zoveel mogelijk te beperken. De ontwikkeling voorziet niet in wandvorming, aangezien de gebouwen los van elkaar zullen staan, gescheiden door de 'greens' met een breedte van 11 tot 17 meter.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D3. Akoestisch onderzoek

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 75 (Rotterdam Leisure Group), 85 en 100 (Shopping Centre Oriental).

Samenvatting van de zienswijze

Tegelijkertijd met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is een ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder gepubliceerd. In de geluidsrapportage die ten grondslag ligt aan de besluitvorming worden volgens reclamanten bepaalde activiteiten ten onrechte niet meegenomen in de berekeningen. De rapporten hebben bijvoorbeeld geen betrekking op de supermarkt. Gelet op de Omgevingswet die aanstaande is, hadden alle mogelijke milieubelastende activiteiten moeten worden meegenomen in de rapportage.

Reactie

Zoals de naam al suggereert, heeft het hogere waarden-besluit enkel betrekking op de geluidsbronnen die onder de Wet geluidhinder vallen. Dat zijn in dit geval wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. Hiernaar is uitgebreid onderzoek gedaan. Zoals de reclamanten aangeven is bij Parkhaven ook nog sprake van andere geluidbronnen. Het gaat naast wegverkeers- en industrielawaaï, om geluid van horeca en installaties (wettelijke geluidbronnen) en om nestgeluid, geluid van varende schepen en geluid van terrassen (niet wettelijke geluidbronnen). Zoals in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven was het onderzoek naar deze bronnen op het moment van terinzagelegging nog niet definitief. Onder andere omdat een geluidmetingprogramma opgezet moest worden omdat de generieke gegevens een onrealistisch beeld geven.

Uit het onderzoek van het ontwerpbestemmingsplan bleek al wel dat het technisch mogelijk is om de woningen zo te isoleren dat het binnenniveau niet meer bedraagt dan 33 dB wanneer de generieke geluidsbelastingen van het nest- en scheepvaartgeluid aangehouden worden (en met inbegrip van de overige geluidsbronnen). Om die reden is de voorwaardelijke bepaling voor het binnenniveau ook in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Ook dit is allemaal in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan beschreven. De binnenwaarde van 33 dB en de geluidbronnen waar deze betrekking op heeft komt voort uit de Omgevingswet.

Tussen het ontwerpbestemmingsplan en de vaststelling zijn de onderzoeken afgerond. In ambtshalve wijziging A9 zijn de uitkomsten beschreven en is beschreven hoe de resultaten doorwerken in het vast te stellen bestemmingsplan. Voor scheepvaart- en nestgeluid wordt extra isolatie gerealiseerd. Voor het horecageluid wordt een maatwerkvoorschrift verleend.



Voor het geluid van laden en lossen (en de overige bedrijfsvoering van de supermarkt) gelden de normen uit het Activiteitenbesluit. In de avond- en nachtperiode moet geluid van laden en lossen voldoen aan de geluidnorm voor piekgeluiden. De woningen in de nieuwbouw worden daarvoor maatgevend, omdat die het dichtst bij de locatie voor het laden en lossen aanwezig zijn. Vanwege de strenge normen in de avond- en nachtperiode en de korte afstand tot de woningen is laden en lossen in de avond- en nachtperiode waarschijnlijk niet mogelijk. In de dagperiode is de geluidnorm voor piekgeluiden niet van toepassing, dus kan laden en lossen wel plaatsvinden. De normen voor het gemiddelde geluidniveau (etmaalwaarde) uit het Activiteitenbesluit zijn voor laden en lossen niet aan de orde. Dit omdat de geluiden relatief kort aanwezig zijn.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D4. Geluid Omgevingswet

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 53 (Havenbedrijf Rotterdam N.V.).

Samenvatting van de zienswijze

Met het bestemmingsplan is de keuze gemaakt om ten aanzien van geluid te anticiperen op de Omgevingswet, namelijk door borging van de maximale binnenwaarde van 33 dB. Met de verankering van deze binnenwaarde én goede definities in de planregels worden alle relevante geluidbronnen betrokken bij de benodigde gevelwering. Dat laatste is van belang met oog op een goed woon- en leefklimaat. Reclamant waardeert het dat deze keuze is gemaakt.

Volledigheidshalve wijst reclamant op de nautische functie van de ligplaatsen voor scheepvaart aan de Parkhaven. Deze ligplaatsen worden door zowel zee- als binnenvaart gebruikt. Ten behoeve van de geluidsreductie en hinderbeleving op de woningen aan de Lloydkade is met de gemeente in het verleden afgesproken om scheepvaart in beginsel toe te wijzen aan de Parkkade. Hierdoor worden de omwonenden van de Lloydkade zoveel mogelijk ontlast. Reclamant merkt op dat het wijzigen van de nautische functie van de Parkkade geen optie is.

Reactie

Wij danken reclamant voor de uitgesproken waardering. Over de ligplaatsen aan de Parkkade het volgende. De gemeente onderkent het belang van de ligplaatsen hier en van het wijzigen van de nautische functie is dan ook geen sprake. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de geluidbelasting (nestgeluid) van deze ligplaatsen op de woningbouw. Ook zijn de effecten op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze resultaten is besloten in traject in gang te zetten om op deze locatie walstroom te realiseren. Hierdoor daalt de geluidbelasting op de omgeving en is er een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit. Walstroom op deze locatie is daarnaast beleidsmatig gewenst op basis van de Strategie Walstroom Rotterdamse Haven. Gemeente en Havenbedrijf zijn momenteel in gesprek over de mogelijkheden. Er is reeds een concept intentieovereenkomst, die uitgaat van realisatie in 2024, ruim voor de ingebruikname van de nieuwe woningen. Door de aanleg van walstroom kunnen de woningen gebouwd worden zonder zware isolatiemaatregelen. De bepaling over de binnenwaarde, die ook ziet op nestgeluid, blijft in het vast te stellen bestemmingsplan overigens behouden. Nestgeluid is namelijk niet de enige geluidbron waarvoor op dit moment geen wettelijke normen gelden. Door de bepaling over de binnenwaarde is er in de woningen sprake van



een goed- woon een leefklimaat. Omdat de bepaling ziet op meerdere bronnen is deze strenger dan de wettelijke bepalingen voor de binnenwaarde.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

D5. Geluid inrichting Euromast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant merkt op dat de kabels aan de Euroscop (de lift naar de top) geluidhinder kunnen veroorzaken. Dit geluid wordt veroorzaakt door de wind en kan worden ervaren als zeer luide knallen. Het is bekend dat deze hinder wordt ervaren door de bewoners van de Müllerpier indien de lift niet in de nachtstand staat of bij een zeer harde wind. De woningen op de Müllerpier zijn gelegen op een afstand van circa 300 meter. Voorstelbaar is dat het geluid dat de “knallende touwen” kunnen veroorzaken ook bij een normale windkracht te horen zal zijn als er woningen op slechts 36 meter afstand worden gerealiseerd. Hoewel in het geluidsonderzoek is gesteld dat dit aspect niet in het onderzoek is betrokken omdat dit door Euromast te voorkomen zou zijn, merkt reclamant op dat Euromast de wind uiteraard niet in haar macht heeft. Aldus is dit aspect ten onrechte niet onderzocht.

Reactie

Het is ons bekend dat de kabels aan de Euroscop bij een zeer harde wind voor geluidhinder kunnen zorgen, zoals voor de woningen op de Müllerpier. Hoewel reclamant terecht opmerkt dat zij de wind niet in haar macht heeft, is eventuele hinder voor de woonomgeving te voorkomen door middel van een heel praktische beheermaatregel, namelijk door de lift op tijd in de nachtstand te zetten. De lift wordt dan halverwege de mast gezet. Reclamant is in staat om die maatregel zelf te treffen.

De invloed van dit specifieke geluid op het woon- en leefklimaat achten wij dan ook aanvaardbaar.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D6. Bedrijven en milieuzonering, Euromast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

Uit de toelichting op het bestemmingsplan valt af te leiden dat het nadrukkelijke uitgangspunt is dat ondernemingen zoals Euromast niet worden beperkt in hun exploitatie. Tevens is aangegeven dat de bedrijfsvoering van Euromast, in strijd met het Activiteitenbesluit, zorgt voor een maximale geluidsbelasting van 61 dB(A) etmaalwaarde op de gevels van de woningen door technische installaties en muziekgeluid.

Zodoende wordt in artikel 7.3.4 van de planregels bepaald dat het gebruik van de woningen alleen is toegestaan als de binnenwaarde van het gezamenlijk geluid maximaal 33 dB bedraagt. In die situatie kan een maatwerkvoorschrift worden verleend voor Euromast dan wel kunnen in overleg met de bedrijven maatregelen bij de bedrijven worden getroffen. Dan is geen maatwerkvoorschrift meer nodig. Reclamant merkt op dat er nog geen concreet zicht is op de inhoud van een maatwerkvoorschrift, noch dat er zekerheid is dat dit maatwerkvoorschrift wel wordt verleend. In dit verband is van belang dat in



de exploitatievergunning van Euromast geen beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het aantal te houden feesten en partijen per jaar en dat 10 keer per jaar ontheffing kan worden aangevraagd om ten behoeve van bepaalde evenementen de reguliere openingstijden te verlengen tot 05:00 uur. Die ontheffing wordt altijd verleend.

Omdat de verplichte binnenwaarde gekoppeld is aan het gebruik van de woning, kan er niet aan getoetst worden bij de verlening van de omgevingsvergunning voor de bouw. Verder wordt gesteld dat het verre van zeker is dat Euromast niet wordt beperkt in de bedrijfsvoering door de komst van de geluidsgevoelige objecten, ondanks dat in de toelichting is aangegeven dat dit het uitgangspunt vormt. Op welke wijze in het bouwplan rekening is gehouden met de overschrijding van 1 dB vanuit het terras van de Euromast, valt evenmin uit het plan af te leiden.

Reactie

Zoals de reclamant stelt is in het ontwerpbestemmingsplan geconstateerd dat het horecageluid van de Euromast en van New Ocean Paradise een knelpunt vormt. Beide bedrijven hebben een vergunning om luide muziek te produceren en er zijn installaties aanwezig. Op basis van de normen van het Activiteitenbesluit (het wettelijk kader voor muziek- en installatiegeluid) mag het muziekgeluid maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde bedragen op de gevel van de nieuwbouw. De Euromast produceert 61 dB(A) en New Ocean Paradise 60 dB(A) etmaalwaarde. Dit zorgt voor overschrijdingen tot respectievelijk 11 en 10 dB(A) ten opzichte van de normen uit het Activiteitenbesluit. De overschrijdingen zijn inclusief 10 dB(A) strafcorrectie voor muziekgeluid en 10 dB(A) toeslag voor de nachtperiode. Zonder maatregelen worden de bedrijven beperkt in hun bedrijfsvoering omdat ze rekening moeten houden met de nieuwe woningen. Nadrukkelijk uitgangspunt is dat de bedrijven niet beperkt mogen worden. In het ontwerpbestemmingsplan zijn daarom twee oplossingsrichtingen geschetst: een maatwerkvoorschrift om deze overschrijdingen toe te staan of bouwkundige maatregelen bij de bedrijven om de geluiduitstraling te verlagen, eventueel in combinatie met een maatwerkvoorschrift voor de resterende overschrijding toe te staan. In het akoestisch onderzoek wordt aangetoond dat aan een binnenwaarde van maximaal 35 dB(A) voldaan wordt, de voorwaarde voor een maatwerkvoorschrift. Ook wordt voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB voor gezamenlijk geluid. Voor New Ocean Paradise is geen extra gevelisolatie voor de nieuwbouw benodigd ten opzichte van de gevelisolatie die al nodig is voor de andere geluidbronnen. Vanwege de Euromast is een iets zwaarder gevelpakket nodig op de noordgevels van de twee gebouwen direct ten zuiden van de Euromast. Dit is technisch en financieel uitvoerbaar.

Tussen terinzagelegging en vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de twee opties samen met de DCMR verder onderzocht. Omdat de omgeving vanwege de andere geluidbronnen al lawaaiig is, is het effect van het horecageluid bovenop de bestaande geluidbronnen beperkt. De bouwkundige maatregelen die bij Euromast en New Ocean Paradise genomen zouden moeten worden zijn ingrijpend en kostbaar. In ieder geval bij de Euromast heeft dit ook tijdelijke gevolgen voor de exploitatie. Op grote hoogte moet de beglazing van het rijksmonument vervangen worden. Bij New Ocean Paradise zou het dak vervangen moeten worden. Dit is afgewogen tegen de beperkte verbetering van het akoestische klimaat dat de maatregelen hebben. De afweging heeft ertoe geleid dat besloten is voor de oplossingsvariant met een maatwerkvoorschrift te kiezen. DCMR is akkoord met deze oplossingsrichting omdat er strenge normen opgenomen zijn voor het akoestisch klimaat in de woningen en er compenserende maatregelen worden getroffen in het kader van het Ontheffingenbeleid. De ondernemers worden met deze oplossingsrichting zo min mogelijk belast.

Met het verlenen van een maatwerkvoorschrift krijgen de bedrijven toestemming om de standaardnorm te overschrijden en wordt hun bedrijfsvoering niet beperkt. Om te borgen dat het maatwerkvoorschrift



daadwerkelijk verleend wordt stellen wij voor een voorwaardelijke bepaling op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan. Deze bepaalt kortgezegd dat er alleen gebouwd mag worden indien voldaan wordt aan de standaardnorm van 50 dB(A) van het Activiteitenbesluit, of indien er een maatwerkvoorschrift verleend wordt voor een hogere geluidbelasting. Dit wordt een indieningsvereiste bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Het maatwerkvoorschrift wordt door DCMR verleend, maar uitsluitend met goedkeuring van de Euromast en New Ocean Paradise.

Over de 1 dB overschrijding die de reclamant noemt het volgende. De overschrijding van 1 dB is een overschrijding van de norm die in het kader van een goede ruimtelijke ordening geldt voor zogenaamde piekgeluiden. Het gaat om een berekende geluidbelasting van 66 dB(A) in de nachtperiode, terwijl voor Parkhaven een maximale waarde van 65 dB(A) in de nacht wordt aangehouden. Piekgeluiden van onverwarmde, onoverdekte terrassen vallen niet onder een wettelijk kader (Activiteitenbesluit). Een gemeente heeft beleidsvrijheid hoe hier mee omgegaan wordt. Voor piekgeluiden die wel onder het Activiteitenbesluit vallen geldt een maximale binnenwaarde van 45 dB(A) voor de nachtperiode. Wij stellen voor om hierbij aan te sluiten, om de aanvaardbaarheid van overschrijdingen te beoordelen. Dit betekent dat een overschrijding van de richtwaarde van 65 dB(A) op de buitengevel acceptabel is indien de gevelisolatie er voor zorgt dat de genoemde binnenwaarde niet overschreden wordt. De gevelisolatie bij Parkhaven is substantieel zwaarder dan de 21 dB verschil die nodig is voor deze overschrijding. Daarmee wordt binnen voldaan aan de normen van het Activiteitenbesluit waarbij aansluiting gezocht is.

In ambtshalve wijziging A10 wordt voorgesteld het bovenstaande in de toelichting en regels te verwerken.

Wat betreft de 10 keer per jaar ontheffing die kan worden aangevraagd om ten behoeve van bepaalde evenementen de reguliere openingstijden te verlengen tot 05:00 uur. Doordat dit een incidentele situatie is hoeft dit niet getoetst te worden aan het Activiteitenbesluit. Er gelden ook geen andere normen voor incidentele situaties als deze. De nieuwbouw vormt dus geen beperking voor deze ontheffing.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D7. Evenementen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 19.

Samenvatting van de zienswijze

Verwacht wordt dat de festivals in het Park zullen leiden tot overlast voor de toekomstige bewoners. Als gevolg daarvan zullen de festivals verdwijnen. Verder wordt geopperd de Parkhavenstrook te gebruiken voor de evenementen die nu in Het Park georganiseerd worden in plaats voor woningbouw, omdat Het Park daar eigenlijk te kwetsbaar voor is.

Reactie

De verdeling van evenementen over de stad is vastgelegd in het bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen. In het Park mogen jaarlijks 2 grote, 2 middelgrote en 2 kleine evenementen plaatsvinden. De maximale geluidsbelasting die deze evenementen mogen veroorzaken, is bepaald op de gevels van de omringende woningen. In het bestemmingsplan Parapluherziening



Evenementen is rekening gehouden met nieuwe woningen aan de randen van locaties waar evenementen plaatsvinden, dus ook met het project Parkhaven. Wat betreft de effecten van de festivals op de nieuwe woningen achten wij 6 maal per jaar mogelijke overlast alleszins acceptabel.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D8. Omroepinstallatie Maastunnel

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 32.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant merkt op dat in het akoestisch onderzoek niet wordt ingegaan op het geluid dat afkomstig is van de omroepinstallatie bij de ingang van de Maastunnel. Deze installatie bevindt zich op enkele tientallen meters afstand van de nieuwbouw en wordt met name gebruikt als te hoge vrachtwagens de toegangsweg naar de Maastunnel zijn opgereden. Dit gebeurt meerdere keren per dag, ook in de avond en in de nacht. Om een indicatie te krijgen van het volume heeft reclamant zelf een meting verricht, het piekniveau zat boven de 80 dB, aldus reclamant. Gesteld wordt dat dit piekniveau niet is toegestaan en de leefbaarheid sterk zal beïnvloeden.

Reactie

In het akoestisch onderzoek is, gelijk zoals reclamant aangeeft, geen aandacht besteed aan de omroepinstallatie bij de ingang van de Maastunnel. Uit navraag bij de beheerder van de Maastunnel komt naar voren dat er gemiddeld per week zo'n 30 meldingen zijn aan de zijde van het Droogleevers Fortuynplein. In het tijdblok van 23:00 tot 5:00 uur is gemiddeld sprake van één tot maximaal twee meldingen. Met name de meldingen in de late avond en nacht leiden bij omwonenden tot klachten.

Het geluid van de omroepinstallatie van de Maastunnel valt niet onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder of de Wet milieubeheer. Het specifieke geluid kan echter wel invloed hebben op het toekomstige woon- en leefklimaat in het plangebied. Gelet op het feit dat de omroepinstallatie een onmisbaar onderdeel is voor de (veiligheid van de) Maastunnel, is het niet mogelijk is om een bronmaatregel te treffen. Omdat er sprake is van een stedelijk gebied (geen rustig buitengebied) en de meldingen incidenteel zijn, achten wij het vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar om op korte afstand van de omroepinstallatie nieuwe woningen toe te staan. Daarbij overwegen wij ook dat reeds aanvullende eisen zijn gesteld aan de nieuwe woningen, te weten een maximaal binnenniveau van 33 dB. Wij verwachten dat de te realiseren gevelwering eventuele hinder van de omroepinstallatie zal beperken. Tot slot merken wij op dat de toekomstige bewoners zich dienen te beseffen dat zij in de nabijheid van het Maastunneltracé gaan wonen, een omgeving met het nodige geluid. De ontwikkelcombinatie zal toekomstige bewoners hierop te attenderen bij hun koopcontract.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

D9. Hogere waarde, industrielawaai

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66 en 107.



Samenvatting van de zienswijze

Het is niet duidelijk op welke grondslag een hogere waarde industrielawaai van 56 dB(A) wordt toegelaten vanwege het industrieterrein Waal-/Eemhaven.

Reactie

In de Wet geluidhinder is ten aanzien van de voorkeurs- en maximale ontheffingswaarden voor industrielawaai een uitzondering gemaakt voor industrieterreinen met activiteiten die zeehaven gebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden. Het industrieterrein Waal-/Eemhaven is als zodanig aangemerkt. Maatregelen om lawaai bij de bron te beperken zijn daarom niet goed mogelijk. Ook ligt verplaatsing niet voor de hand vanwege de industriële ontwikkeling van een grootschalig havengebied. In geval van zeehaven gebonden activiteiten in de open lucht mag daarom een hogere waarde van ten hoogste 60 dB(A) worden verleend als de geluidsbelasting op de gevel hoofdzakelijk bepaald wordt door zeehaven gebonden activiteiten.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen

D10. Hogere waarde, milieueffectrapportage

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 74.

Samenvatting van de zienswijze

Het valt reclamant op dat in de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan enerzijds wordt aangegeven dat hogere waarden vastgesteld moeten worden en dat het anderzijds niet nodig wordt geacht om een milieueffectrapport (MER) te maken. Omdat de geluidsoverlast van de in- en uitgang van de Maastunnel een groot bezwaar is tegen de ontwikkeling, meent reclamant dat er voldoende aanleiding is om een MER op te stellen. Agevraagd wordt waarom geen MER noodzakelijk wordt geacht.

Reactie

Het verlenen van hogere waarden zorgt niet voor een plicht om een MER op te stellen. Bij vrijwel elk binnenstedelijk woningbouwproject worden hogere waarden verleend. Dit is dan ook een gebruikelijke procedure. Of er wel of geen MER noodzakelijk is, wordt bepaald door de uitkomsten van het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Hierin worden de milieueffecten afgewogen. Voor het bestemmingsplan Parkhaven is op 15 februari 2021 door het college van B&W besloten dat geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld (op advies van de DCMR). Dat besluit is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D11. Cultuurhistorie, algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 2, 7 t/m 9, 14, 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 19, 23, 25 t/m 27, 39, 40, 43, 44, 54, 58, 61, 63, 66, 71 (Euromast), 72 (BOS), 73, 79 (Justion advocaten), 81, 82 (Van der Linde beheer BV), 83, 85, 89, 90, 99 en 107.

Samenvatting van de zienswijze



In de gemeentelijke Erfgoedagenda 2017-2020 wordt prioriteit gegeven aan de bescherming van Wederopbouwmonumenten. De Euromast en het Maastunnelcomplex zijn hier twee van de belangrijkste Rijksmonumenten uit de jaren 1940-'60. Door de ontwikkeling van het plan komen die monumentale waarden ernstig in het gedrang. Zo zal de nieuwe 70 meter hoge toren de Euromast vanuit de stad grotendeels aan het zicht onttrekken. Reclamanten achten de ontwikkeling niet in lijn met de Erfgoedagenda 2017-2020, noch met de uitgangspunten als bedoeld in artikel 5.130 lid 2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (het voorkomen van de aantasting van de omgeving van een beschermd monument).

Aanvullend wordt gewezen op de waardering zoals die is opgenomen in de redengevende omschrijving van de Euromast in het register voor Rijksmonumenten. Daarin wordt in het bijzonder belang gehecht aan de vrije ligging van de Euromast. Met de komst van acht appartementencomplexen wordt de Euromast volledig ingebouwd, terwijl juist de vrije ligging een belangrijk aspect is bij de kwalificatie van de Euromast als Rijksmonument.

Tot slot wordt opgemerkt dat het ontwerpbestemmingsplan de nieuwe Omgevingswet negeert. Onder het artikel 'behoud cultureel erfgoed' wordt immers aan gemeenten nadrukkelijk opgedragen te voorkomen dat in de omgeving van rijksmonumenten aantastingen plaatsvinden die deze beschermde monumenten ontsieren of beschadigen.

Reactie

Algemeen merken wij op dat SteenhuisMeurs een transformatiekader heeft opgesteld waarin de volgende vraag centraal stond: aan welke eisen moet de nieuwe bebouwing voldoen om recht te doen aan de cultuurhistorische waarde van de monumenten en de locatie? SteenhuisMeurs heeft die randvoorwaarden opgesteld en in de voorgenomen ontwikkeling van Parkhaven zijn die voorwaarden ook vastgelegd. Zo zijn voor de bebouwing de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De Parkhavenstrook blijft als samenhangende groenstructuur herkenbaar, als tegenhanger van de Coolhaven aan de andere kant van de Westzeedijk, met zijn stedelijke karakter
- De nieuwe bebouwing en de bijbehorende groenaanleg worden ingebed in het (deels te herstellen) stelsel van tuinen en groenelementen van Het Park en de Parkhavenstrook.
- De 'groene vangrail' van de Maastunnel en het groene aanzicht van Het Park vanuit het westen worden waar nodig versterkt (beide met meer dan één rij bomen). De nieuwe bebouwing zet zichzelf, gezien vanaf de Parkhaven en de Maastunnel, niet op de voorgrond.
- Voor de toekomstige bebouwing geldt: hoe hoger, hoe slanker, en hoe dichter bij de Euromast, hoe lager.
- De woongebouwen hebben transparante en toegankelijke plinten. De plinten respecteren het openbare karakter van het gebied.
- Het materialen- en kleurenpakket van de nieuwe bebouwing past bij de Euromast en de Maastunnelgebouwen.

Anders dan reclamanten stellen, zijn wij op basis van het onderzoek van SteenhuisMeurs en de aangehouden voorwaarden van mening dat de monumentale waarden in het Masterplan worden gerespecteerd en niet in het gedrang komen. SteenhuisMeurs heeft de relevante cultuurhistorische waarden beoordeeld en een kader gesteld voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

In de beantwoording van onder andere zienswijze C9 hebben wij aangegeven dat de vrije ligging van de Euromast gewaarborgd wordt door de verbeelding en regels van het bestemmingsplan. De regels over bouwhoogte zorgen ervoor dat de nieuwbouw ondergeschikt blijft aan de Euromast. Het 70 meter



hoge gebouw nabij het Droogleever Fortuynplein is alleen van invloed op het zicht op de Euromast vanuit noordelijke richting.

Voor wat betreft de stelling dat met het plan de nieuwe Omgevingswet wordt genegeerd evenals dat niet voldaan zou worden aan het Besluit kwaliteit leefomgeving, wijzen wij erop dat die wetgeving nog niet in werking is getreden en dat het bestemmingsplan is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot cultuurhistorie. Deze wetgeving is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordeningen (Bro) en verplicht gemeenten om rekening te houden met cultuurhistorische waarden. De toekomstige wetgeving schrijft dit overigens ook voor en verschilt inhoudelijk niet van de huidige wetgeving. In het bestemmingsplan en het Masterplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Wij stellen vast dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het geldende juridisch kader. Ten aanzien van de waardering van de Euromast en de vrije ligging, verwijzen wij naar onze reactie onder D12 waarin wordt ingegaan op het advies van de RCE.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D12. Cultuurhistorie, advies RCE

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 3 t/m 5, 7, 8, 10 t/m 16, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18 t/m 22, 24, 25, 30, 31, 33, 36, 38, 39, 41, 45, 47 t/m 51, 55, 59, 61, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68 t/m 70, 71 (Euromast), 72 (BOS), 73, 76 t/m 78, 79 (Justion advocaten), 81, 83, 90, 91, 93 t/m 95, 97 t/m 99, 101, 102, 105, 107, 108 en 109.

Samenvatting van de zienswijze

De Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) heeft op 8 januari 2021 geadviseerd om af te zien van bebouwing van de Parkhavenstrook. Dit advies is echter niet terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan, noch is duidelijk op welke manier dat advies is afgewogen. Dat in het plan minder appartementengebouwen worden toegestaan, acht in plaats van de oorspronkelijke tien, verandert volgens reclamanten geenszins de strekking van het advies: “Het plan reduceert de zeggingskracht / betekenis van de Euromast als mast oprijzend uit het groen tot een mast oprijzend tussen een reeks stedelijke hoogbouwvolumes”.

Ondanks dat in de besluitvorming over het Masterplan op 26 januari 2021 is ingegaan op de cultuurhistorische waarden en een onderbouwing wordt gegeven waarom de ontwikkeling aanvaardbaar is, zijn reclamanten van mening dat het negatieve advies van de RCE hiermee niet terzijde kan worden gelegd. In het advies van de RCE wordt immers al ingegaan op de ambities van de gemeente Rotterdam en worden de monumentale waarden van de Euromast (markante vrije ligging aan de Maasoever en de nog gave relatie met de omgeving) specifiek benoemd. Gesteld wordt dat uit het advies van de RCE blijkt dat de ontwikkeling tot negatieve effecten leidt. Niet alleen voor de Euromast en de beleving van het Maastunnelcomplex en het Parksluizencomplex, maar ook voor het Zocherpark dat eveneens een Rijksmonument is. Afgevraagd wordt ook hoe het kan dat meer waarde wordt gehecht aan de cultuurhistorische waardering van Steenhuis Meurs die via de ontwikkelaar is opgesteld.

Aanvullend merken reclamanten op dat in het ontwerpbestemmingsplan krampachtig wordt geprobeerd om de negatieve effecten te beperken. De zogenaamde “greens” (groene ruimtes) zijn in het plan opgenomen om ervoor te zorgen dat de Euromast blijft oprijzen uit het groen. Echter, de



bebouwing komt op nog geen 36 respectievelijk 50 meter afstand van de Euromast en het gaat om acht grote bouwblokken tot 70 meter hoogte.

Reactie

Algemeen dient te worden opgemerkt dat het advies van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) geen bindend advies is. Er kan gemotiveerd van het advies van de RCE worden afgeweken, wat bij de vaststelling van het Masterplan Parkhaven, als onderlegger van dit bestemmingsplan, ook is gedaan. Het advies is niet integraal opgenomen bij het bestemmingsplan, maar samengevat in paragraaf 6.2 (vooroverlegreacties). Dit is een gebruikelijke werkwijze, de overige overlegreacties zijn ook niet integraal opgenomen. De afweging over het advies heeft plaatsgevonden bij de besluitvorming over het Masterplan.

Meer specifiek merken wij op dat wij een andere visie hebben dan de RCE. Wij vinden dat er, op grond van het cultuurhistorisch onderzoek dat Bureau SteenhuisMeurs heeft verricht, voldoende waarborgen zijn voor een zorgvuldige omgang met de monumenten de Euromast, Het Park, het Maastunnelcomplex en het Parksluizencomplex.

Zo ziet de RCE de onbebouwde groenstrook rondom de Euromast als essentieel voor de beleving van de Euromast. De gemeenteraad meent, op basis van het onderzoek van SteenhuisMeurs, en bij vaststelling van het masterplan (waarbij de ruimte rond de Euromast is vergroot naar ca 105 meter) dat ook met de toekomstige bebouwing de Euromast niets inboet aan zeggingskracht.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D13. Ecologie, ecologische waarde bomen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66, 72 (BOS), 79 (Justion advocaten) en 107.

Samenvatting van de zienswijze

In de Quick Scan Flora en Fauna is aangegeven dat de bomen die moeten verdwijnen een lage ecologische waarde hebben en dat de variëteit gering is. Het valt reclamanten op dat in de bomeninventarisatie, die op verzoek van de ontwikkelaar is opgesteld, wordt vermeld dat er juist sprake is van een grote verscheidenheid aan soorten. Gesteld wordt dat de onderzoeken op dit punt tegenstrijdigheden bevatten.

Reactie

Uit de Quick Scan Flora en Fauna van oktober 2021 kan worden afgeleid dat de bomen, die zullen moeten verdwijnen voor de ontwikkeling van Parkhaven, een lage ecologische waarde hebben. In de Quick Scan is evenwel niet gesteld dat de variëteit van bomen gering is, er is algemeen geconcludeerd dat het onderdeel houtopstanden van de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden. Dat in de bomeninventarisatie is aangegeven dat sprake is van een grote verscheidenheid aan soorten doet niets af aan die conclusie. Oftewel, er is een grote verscheidenheid aan bomen, alleen is de ecologische waarde daarvan gering. Van tegenstrijdigheden is geen sprake.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



D14. Ecologie, soorten

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 14, 22, 26, 66, 72 (BOS), 79 (Justion advocaten), 94 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat het te ontwikkelen gebied een bijzonder en kwetsbaar natuurgebied is met een grote variëteit aan vogels. Genoemd worden onder andere ijsvogels, putters en koperwieken. Ook de voor het milieu belangrijke insecten en vleermuizen komen hier voor. De voorgenomen ontwikkeling zal dan ook leiden tot een afname van de biodiversiteit en compensatie is hier niet mogelijk. Ter onderbouwing hiervan wijzen reclamanten onder andere op de gevoeligheidsanalyse van ROER en de Leefomgevingstoets van de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

Reactie

Ten behoeve van de planontwikkeling zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. De door reclamanten genoemde soorten (ijsvogels, putters en koperwieken) zijn daarin niet waargenomen. Op grond van die onderzoeken is geconcludeerd dat de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling en dat het aanvragen van een ontheffing van de Wet natuurbescherming en/of het treffen van maatregelen niet nodig is. Anders dan reclamanten stellen is dus geen sprake van een bijzonder en kwetsbaar natuurgebied. Desalniettemin dienen (tijdelijke) schadelijke effecten op nesten van algemeen voorkomende vogelsoorten te worden voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld door rekening te houden met het broedseizoen, grofweg van 1 maart tot 1 augustus.

In het Rotterdamse Omgevingseffectrapport (ROER) worden de milieu- sociale en economische effecten van de Omgevingsvisie Rotterdam onderbouwd. Het is een rapport met een zeker abstractieniveau waarin onder andere de ambitie beschreven is om de biodiversiteit te herstellen, behouden en te verstreken. De Leefomgevingstoets beschrijft dezelfde ambitie. In het Masterplan is nadrukkelijk beschreven dat de inrichting en beplanting van de groene buitenruimte dusdanig ontworpen wordt dat deze bijdraagt aan het verbeteren van de biodiversiteit in het plangebied.

Dit werkt door in de beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit. Hierin is als voorwaarde gesteld dat natuurinclusief gebouwd zal moeten worden. Het Masterplan bevat een verdere uitwerking hiervan, bijvoorbeeld door te beschrijven welke bomensoorten gepland gaan worden om de biodiversiteit te vergroten. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen zal de stadsecoloog worden betrokken.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D15. Ecologie, Kaderrichtlijn Water

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Er is niet aangetoond dat de nieuwbouw de “goede ecologische toestand” van de omringende wateren, zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn Water, niet negatief zal beïnvloeden.

Reactie

Anders dan reclamanten kennelijk veronderstellen, bestaat geen verplichting om aan te tonen dat de planontwikkeling de “goede ecologische toestand” van de omringende wateren niet negatief zal beïnvloeden. De Kaderrichtlijn Water bevat namelijk geen regels die direct doorwerken op (procedures



voor) bestemmingsplannen. Ten aanzien van het aspect ecologie wordt het wettelijk kader gevormd door de Wet natuurbescherming. Dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Wet natuurbescherming, blijkt uit de quick scan ecologie en het aanvullend onderzoek naar vleermuizen, wat ook is gemotiveerd in paragraaf 4.9 van de plantoelichting.

Aanvullend wijzen wij er op dat de te realiseren gebouwen worden voorzien van een gescheiden rioolstelsel en dat het hemelwater dus wordt afgekoppeld. Van negatieve beïnvloeding van de goede ecologische toestand van omliggende wateren zal dan ook geen sprake zijn.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D16. Ecologie, stikstofdepositie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 31, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk) en 68.

Samenvatting van de zienswijze

Ten behoeve van de ontwikkeling is een berekening voor de stikstofdepositie in Natura 2000- gebieden gemaakt. Weliswaar is geen sprake van depositie van stikstof in daarvoor gevoelige gebieden, maar het overgrote deel slaat neer in de directe omgeving. Oftewel, in Het Park en het water. Gesteld wordt dat de stikstof "druk" op het park al hoog is vanwege het verkeer door de Maastunnel. Door het extra verkeer van de woningen zal dit nog verder toenemen. Daarnaast stoten mensen stikstof en ammoniak uit. De bouw van de woningen, het gebruik van de woningen en de activiteiten van de ondernemingen zullen dus een onbekende impact hebben op de biodiversiteit en andere milieu waarden als "vreemde chemicaliën" in het park.

Reactie

Gelijk zoals reclamanten aangeven is voor het bestemmingsplan een AERIUS- berekening uitgevoerd waaruit naar voren komt dat de planontwikkeling niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige gebieden. Het Park en omgeving vallen niet onder stikstofgevoelige gebieden in kader van Natura 2000. Het plan voldoet daarmee aan de Wet natuurbescherming. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan voor Porthos is aanvullend ook de aanlegfase van het project doorgerekend. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase 0,00 mol/ha is, net als de gebruiksfase. Verder voldoet het plan aan de regeling Niet in betekenende mate (zie ook zienswijze D1). Er zijn verder geen wetten of normen ten aanzien van stikstof waaraan getoetst hoeft te worden. Nader onderzoek zoals de reclamant suggereert is daarom niet aan de orde.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D17. Bodemkwaliteit

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 31 en 36.

Samenvatting van de zienswijze

Metingen laten zien dat de grond tot een diepte van 1 meter is vervuild. Ook wordt opgemerkt dat er mogelijk Pfas in de grond aanwezig is.



Reactie

Ten behoeve van de planontwikkeling is in 2020 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat in het plangebied sprake is van matige tot sterke verontreinigingen in de bovenste meter van het bodemprofiel. Geconcludeerd wordt dat een aanvullend onderzoek nodig is om de omvang van de verontreiniging te kunnen bepalen. Uit dit aanvullende onderzoek zal dan blijken of het uitvoeren van een bodemsanering via een saneringsplan of een BUS-melding noodzakelijk is. Indien dat het geval is, wordt de sanering uitgevoerd door de gemeente met het oog op het bouwrijp overdragen van de gronden aan de ontwikkelende partijen. De stelling van reclamanten dat er mogelijk Pfas in de grond aanwezig zou zijn wordt niet nader onderbouwd en blijkt ook niet uit het verkennend bodemonderzoek.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D18. Archeologie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten stellen dat niet is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling realiseerbaar is gelet op de te verwachten archeologische waarden. Vanwege de omvangrijke ingrepen in de ondergrond had archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

Reactie

In paragraaf 4.7 van de plantoelichting is ingegaan op het aspect archeologie. Daaruit blijkt dat, conform het geldende bestemmingsplan, aan de gronden van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2' dient te worden toegekend. Op grond van die dubbelbestemming is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan NAP en die tevens een oppervlak van meer dan 200 m² beslaan. Eventueel onderzoek wordt dan uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning, omdat pas op dat moment duidelijkheid bestaat over de ontgravingsdiepte en het zogenaamde palenplan (diepte heipalen en de afstand tussen de palen). Archeologisch onderzoek vindt altijd pas plaats bij vergunningverlening, en is voor dit bestemmingsplan zodoende niet nodig.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D19. Waterzuivering

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Er is niet aangetoond dat de ontvangende waterzuiveringsinstallatie over voldoende capaciteit beschikt om het afvalwater van de nieuwe woningen te ontvangen.

Reactie



Het afvalwater van de nieuwe bebouwing is geen probleem voor de afvalwaterzuivering. Regelmatig worden voor de zuivering prognoses voor de capaciteit gemaakt waarin de toename van de bebouwing binnen Rotterdam wordt meegenomen. Hierdoor ontstaat inzicht in de toekomstige afvalwaterstroom en de aanpassingen die mogelijk aan de waterzuiveringsinstallaties moeten worden gedaan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D20. Windhinder

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 66 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten geven aan dat geen windhinderonderzoek is gedaan, terwijl de appartementen met een hoogte tot 70 meter in feite dwars op de meest voorkomende windrichting worden gepositioneerd.

Reactie

Voor windhinder bestaat geen wettelijk kader. Op grond van de Hoogbouwvisie Rotterdam 2019, vastgesteld op 12 december 2019, worden de bouwplannen van het project Parkhaven niet aangemerkt als hoogbouw. Bij gebouwen die niet onder de Hoogbouwvisie Rotterdam 2019 vallen, achten wij het niet noodzakelijk om een windhinderonderzoek te laten uitvoeren. Daarnaast is van belang dat in de Beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit, onder het uitgangspunt 'gezondheid en comfort', het voorkomen van windhinder als een voorwaarde is gesteld. In die beleidsregel is immers bepaald dat de gebouwen, die worden uitgevoerd met een gelede proportionering met plint, tussenlid en top, gericht zullen zijn op het voorkomen van mogelijke windhinder. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen wordt het aspect windhinder nader onderzocht en zullen, indien nodig, maatregelen worden genomen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D21. Klimaatadaptatie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 31, 36, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68, 72 (BOS), 78, 79 (Justion advocaten),

Samenvatting van de zienswijze

Gewezen wordt op het tweede advies van Deltacommissaris Peter Glas over woningbouw en klimaatadaptatie. In dat advies wordt geconcludeerd dat er bij de woningbouwopgave onvoldoende rekening wordt gehouden met de lange termijn gevolgen van klimaatverandering en met de eisen die water en bodem stellen. Ook in het ontwerpbestemmingsplan is hiermee onvoldoende rekening gehouden, aldus reclamanten. Het gaat immers om buitendijks gebied waar het risico van zeespiegelstijging aan de orde is, terwijl dat niet nader is onderzocht.

Reactie

In de artikelen 5, 6 en 7 van de planregels is vastgelegd dat sprake moet zijn van een duurzame ontwikkeling. Dit wordt in de beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit nader omschreven. Van een duurzame ontwikkeling is sprake als aan een vijftal uitgangspunten wordt voldaan. Eén van die



uitgangspunten heeft betrekking op het klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen; met de thema's hitte, droogte en overstromingen wordt invulling gegeven aan klimaatadaptatie.

Ten aanzien van overstromingen is in de beleidsregel aangegeven dat de ontwikkeling van Parkhaven zich in buitendijks gebied bevindt. Zodoende zal in overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard het peilniveau van de ontsluitingsweg langs de Parkhaven en het vloerpeil van de gebouwen worden bepaald. Vooralsnog wordt uitgegaan van een peil van 3,9 meter boven NAP. Ook voldoet het project aan het gemeentelijk beleid over het minimale gronduitgiftepeil voor buitendijks bouwen. De buitendijkse ontwikkeling Parkhaven gaat uit van adaptief bouwen om voldoende beschermde, dynamische en flexibele woonmilieus te creëren. Tot slot zal de kade van de Parkhaven worden verhoogd van 3,1 naar 3,6 meter boven NAP.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat voldoende rekening wordt gehouden met de lange termijn gevolgen van klimaatverandering.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D22. Opwarming van de stad

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 17, 34, 56, 66, 69, 73 en 107.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten merken op dat met de ontwikkeling een strook groen wordt vervangen door asfalt en beton. Verdichting van de bebouwde omgeving draagt echter bij aan de opwarming van de stad. Ten opzichte van een open gebied kan het 's nachts in de stad 12 graden warmer zijn, aldus reclamanten. Zodoende herstelt het lichaam niet meer van de hitte van overdag, er is sprake van hittestress. Gepleit wordt dan ook om al het groen te behouden en als stad van het Climate Initiative voorop te lopen op het gebied van duurzaamheid. Groene daken en geveltuinen op particuliere woningen kunnen het verlies van het openbare groen met geen mogelijkheid compenseren. De gemeente Rotterdam kan hier een voorbeeld nemen aan de gemeente Tilburg, aldus reclamanten. Eén van de reclamanten stelt voor om de kleur van de bebouwing aan te passen teneinde minder hittestress te ervaren.

Reactie

Algemeen merken wij op dat de stelling van reclamanten, dat met de ontwikkeling een strook groen wordt vervangen door asfalt en beton, niet opgaat. Zoals in de reactie onder A7 is gemotiveerd leidt de planontwikkeling minimaal tot dezelfde hoeveelheid groen in het plangebied. Met name de groene herinrichting van de kade van de Parkhaven zal hieraan bijdragen.

Verder is van belang dat in de artikelen 5, 6 en 7 van de planregels is vastgelegd dat sprake moet zijn van een duurzame ontwikkeling. Dit wordt in de beleidsregels Duurzaamheid en mobiliteit nader omschreven. Met die beleidsregels voor duurzaamheid en mobiliteit gaan wij verder dan wat standaard met een bestemmingsplan geregeld kan worden. Van een duurzame ontwikkeling is sprake als aan een vijftal uitgangspunten wordt voldaan. Eén van die uitgangspunten heeft betrekking op het klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen, met de thema's hitte, droogte en overstromingen wordt invulling gegeven aan klimaatadaptatie.

Ten aanzien van het thema hitte is beschreven dat maximum temperaturen en de tijdsduur van warme periodes toenemen. Door het hitte-eiland effect warmt de stad zelfs extra hard op overdag en koelt minder snel af 's nachts. Dit heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid en het leefklimaat in de stad,



zowel binnen als buiten (hittestress), wat reclamanten ook aan de orde hebben gesteld. Om dit effect te verminderen dient op grond van het plan en de beleidsregel aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- Tenminste 40 procent van alle oppervlakken van de gebouwen (daken, gevels, ramen) wordt warmtewerend of verkoelend ingericht of gebouwd.
- Koeling in gebouwen en woningen mag niet leiden tot opwarming van de verblijfruimte en/of buitenruimte in de directe omgeving van het koelingsapparaat of de koelingsinstallatie.
- Om hittestress in de openbare ruimte te beperken wordt gestreefd naar tenminste 50 procent schaduw tijdens de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken in openbare ruimte en 30 procent schaduw voor belangrijke loop- en fietsroutes.

In ambtshalve wijziging A12 stellen wij voor de beleidsregels nog aan te vullen met de voorwaarde dat daken zo veel mogelijk groen ingericht moeten worden. Op basis van het Masterplan bestaat de verwachting dat daken voor ca. 80% groen ingericht kunnen worden. Dit wordt pas duidelijk bij de uitwerking van de bouwplannen. De daken worden namelijk voor meerdere doeleinden gebruikt.

Kortom, in de nieuwe situatie zal in het plangebied sprake zijn van minimaal zo groot oppervlak aan groen en op het gebied van duurzaamheid stelt het plan gerichte eisen.

Wat betreft de kleur van de bebouwing merken wij op dat hiervoor in het bestemmingsplan geen regels zijn opgenomen. De kleurstelling en de materialisatie van gebouwen worden geregeld in de Welstandsparagraaf Parkhaven.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D23. CO2 uitstoot bebouwde omgeving

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk) en 68.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten vragen zich af wat de totale CO₂- uitstoot is als gevolg van dit bestemmingsplan. Op welke manier wordt die uitstoot gecompenseerd om de klimaatdoelen te halen? Afgevraagd wordt of het ontbreken van een CO₂ verwachting of perspectief wel in overeenstemming is met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Reactie

Voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals die van Parkhaven geldt geen wettelijk kader om de CO₂- uitstoot aan te toetsen. Bij de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan is echter wel degelijk beoordeeld of sprake is van een duurzame ontwikkeling. In paragraaf 4.10 van de plantoelichting is de volgende tekst opgenomen:

Algemeen kan worden opgemerkt dat de beoogde woningen worden gebouwd conform het huidige Bouwbesluit. Daardoor dient voldaan te worden aan de hierin opgenomen duurzaamheidseisen. Dit betekent onder andere dat de woningen gasloos worden uitgevoerd. De nieuwbouw ligt in een deel van de gemeente waar het verplicht is om een aansluiting op het stadsverwarmingsnetwerk te realiseren. Dit leidt er toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten en een betere energie-efficiënte. De



ontwikkeling van Parkhaven tot een inclusieve en hoogwaardige woonomgeving vraagt om manieren van bouwen en gebruiken die zo duurzaam mogelijk zijn. Om de maatregelen te borgen zoals opgenomen in het masterplan, waaronder het natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, wordt in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de 'verbrede reikwijdte' (zie ook § 5.2). Daarmee wordt een duurzame ontwikkeling publiekrechtelijk geborgd via beleidsregels die behoren tot de bijlagen van de regels.

Wij achten dat met het toepassen van de verbrede reikwijdte en de extra beleidsregels, er zorgvuldigheid betracht is en een toetsingskader voor een duurzame ontwikkeling van Parkhaven is vastgesteld.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



E. Uitvoerbaarheid

E1. Afstemming met ondernemingen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 71 (Euromast), 75 (Rotterdam Leisure Group), 100 (Shopping Centre Oriental) en 106 (New Ocean Paradise BV).

Samenvatting van de zienswijze

De ontwikkelaar en het college van burgemeester en wethouders hebben in januari 2019 alle in het plangebied gevestigde ondernemingen benaderd over de voorgenomen ontwikkeling. Sindsdien hebben diverse gesprekken plaatsgevonden over de impact van het project op de ter plaatse gevestigde ondernemingen. Ondanks dat wordt gewaardeerd dat deze ondernemingen in een vroeg stadium bij de ontwikkeling zijn betrokken, zijn in de gesprekken ook grote zorgen geuit, zowel over de fase van de bouw als over de fase na realisatie van het project.

In de gesprekken met de ontwikkelaar en de gemeente is begripvol gereageerd op de zorgen van reclamanten en is aangegeven dat concrete afspraken zouden worden gemaakt over het parkeren, de bereikbaarheid en een financiële tegemoetkoming van schade in verband met een beperktere exploitatie. Die afspraken zouden worden gemaakt voordat de formele planprocedure zou starten. Voor het parkeren van touringcars na realisatie van het project zou over een werkbare oplossing worden nagedacht.

Tot aan juni 2020 zijn partijen met elkaar in gesprek gebleven, maar tot concrete afspraken kwam het niet. Door het college is toen aangegeven dat eerst de besluitvorming over het Masterplan diende te worden afgewacht. Nadat de gemeenteraad het Masterplan in februari 2021 had vastgesteld, hebben reclamanten in de zomer van 2021 wederom contact gezocht met de ontwikkelaar en de gemeente. Weliswaar hebben enkele gesprekken plaatsgevonden en is herhaald dat de zorgen van reclamanten worden begrepen, doch tot concrete afspraken is het niet gekomen. Begin 2022 kwam het bericht dat het plan als ontwerp ter inzage zou worden gelegd en dat reclamanten een zienswijze konden indienen.

Door deze gang van zaken hebben reclamanten het gevoel gekregen dat hun zorgen niet serieus worden genomen. De bouwperiode van zeker zeven jaar zal aanzienlijke impact hebben op de exploitatie van de ondernemingen in het gebied en het had dan ook in de rede gelegen dat hierover afspraken zouden zijn gemaakt voordat de planprocedure was gestart. Het betreurt reclamanten dat dit niet mogelijk is gebleken. Met de genoemde zorgen en belangen is ten onrechte niets gedaan.

Reactie

Zoals door reclamanten wordt aangegeven, hebben wij in januari 2019 alle in en rondom het plangebied gevestigde ondernemingen benaderd over de voorgenomen ontwikkeling. Sindsdien hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden en zijn de zorgen van reclamanten over de impact van de planontwikkeling op hun bedrijven aan ons kenbaar gemaakt. Omdat voor het bestemmingsplan het uitgangspunt geldt dat de reeds aanwezige toeristisch recreatieve voorzieningen kunnen blijven, hebben wij voorgesteld om met reclamanten afspraken te maken over mogelijke maatregelen zoals voor het parkeren en de bereikbaarheid tijdens de bouwfase. In deze overleggen hebben we ook aangegeven dat in deze planfase het nog niet mogelijk is om voor alle zorgen en vragen een concrete oplossing te geven. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de routes voor bouwverkeer, de plaatsing van



containers, aan de looproutes tussen parkeergarages en de voorzieningen aan de kade. Deze worden pas in de volgende fase, na vaststellen van het bestemmingsplan, verder uitgewerkt.

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn we wederom met reclamanten in overleg getreden over de impact van de ontwikkeling op hun bedrijven, zowel tijdens als na de realisatie. Zowel ontwikkelaar als de gemeente hebben hiertoe een set van afspraken voorgesteld aan de verschillende ondernemers, zoals bijvoorbeeld kaderstellende afspraken over de bereikbaarheid van hun ondernemingen tijdens de bouwphase en over de wijze van schadeloosstelling voor beperkte exploitatie tijdens de bouwphase. Deze afspraken worden momenteel met de individuele ondernemers op maat gemaakt.

Vanwege het ontbreken van afspraken over de genoemde issues op het moment van terinzagelegging hebben vrijwel alle in en rondom het plangebied gevestigde ondernemingen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Wij stellen vast dat onder andere de zienswijzen van reclamanten aanleiding geven de raad voor te stellen om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Het gaat concreet om de volgende voorgestelde wijzigingen:

- Zienswijze A9: binnen de groenbestemming aan de kade worden toegangswegen en -paden en laad- en losruimtes voor de schepen in de Parkhaven mogelijk gemaakt;
- Zienswijze B5: om het dubbelgebruik van parkeerplaatsen zoveel mogelijk te minimaliseren zijn afspraken met de ontwikkelaar gemaakt. Er worden circa 440 parkeerplaatsen aangelegd;
- Zienswijze B7/F1: binnen het plangebied worden nu vier parkeerplaatsen voor touringcars mogelijk gemaakt (en er komen nog eens vier parkeerplaatsen buiten het plangebied), in plaats van de eerder beoogde twee parkeerplaatsen;
- Zienswijze B9: er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de 200 nu bestaande kadeparkeerplaatsen hoe dan ook terugkomen in de nieuwe ondergrondse parkeergarages;

Een deel van de vragen van reclamanten kan zodoende met de vaststelling van het bestemmingsplan worden beantwoord.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

E2. Bouwschade

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 82 (Van der Linde beheer BV), 100 (Shopping Centre Oriental) en 106 (New Ocean Paradise BV).

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat in het ontwerpbestemmingsplan geen (financiële) voorziening is opgenomen voor mogelijke bouwschade als gevolg van toekomstige werkzaamheden. Aanvullend hierop wordt opgemerkt dat geen garantie wordt gegeven dat de ondernemingen van reclamanten bereikbaar blijven op het moment dat de werkzaamheden aanvangen.

Reactie

Voorafgaand aan de aanleg- en bouwwerkzaamheden zal een zogenaamde nulmeting worden uitgevoerd. Voor eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden wordt een nadere regeling



getroffen. Tussen de gemeente Rotterdam en de ontwikkelende partijen zijn afspraken gemaakt over deze financiële voorziening. Eventueel te vergoeden schade doet geen afbreuk aan de (financiële) uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

De bereikbaarheid van de ondernemingen van reclamanten tijdens de bouwwerkzaamheden zal bij de vergunningverlening aan de orde komen. De gemeente draagt zorg voor de bereikbaarheid van het gebied (onder andere ook voor bevoorrading) door een tijdelijke ontsluitingsweg in twee richtingen op de Parkhaven te handhaven; daarbij is het uitgangspunt om de huidige voorzieningen bereikbaar te houden voor bezoekers gedurende deze bouwfase. De ontwikkelende partijen en/of de gemeente treden hierover in overleg met de ondernemers zodra het planproces zo ver is.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E3. Nadeelcompensatie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 82 (Van der Linde beheer BV), 100 (Shopping Centre Oriental) en 106 (New Ocean Paradise BV).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten merken op dat geen regeling voor potentiële omzetschade dan wel nadeelcompensatie is opgesteld. Mogelijk zal sprake zijn van een tijdelijke verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten, bijvoorbeeld indien de boten elders een ligplaats moeten hebben vanwege reconstructie van de kade. Verwacht wordt dat dit tot extra risico's en kosten zal leiden en dat de bedrijven van reclamanten minder goed bereikbaar zullen zijn.

Reactie

Wij verwijzen ten eerste naar de reactie onder E2, tussen de gemeente Rotterdam en de ontwikkelende partijen zijn afspraken gemaakt over financiële voorziening. Daarbij is ook rekening gehouden met eventuele schade als gevolg van inkomstenderving. Verder is van belang dat reconstructie van de kade van de Parkhaven geen deel uitmaakt van de planontwikkeling.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E4. Planschade

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 85.

Samenvatting van de zienswijze

De voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een waardevermindering van de woningen aan de Müllerkade. Reclamant stelt dat extra geluidsbelasting, verslechterde luchtkwaliteit, een toename van verkeersbewegingen en verminderde recreatieve waarden van Het Park zullen leiden tot een afname van het woongenot.

Reactie

Na vaststelling van het bestemmingsplan Parkhaven bestaat voor degene die in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt, als gevolg van het bestemmingsplan, de mogelijkheid om een verzoek tot tegemoetkoming van planschade in te



dienen. Verwezen wordt naar de bepalingen van Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Eventueel te vergoeden planschade doet geen afbreuk aan de (financiële) uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Over verzoeken tot tegemoetkoming van planschade zijn afspraken gemaakt in de ontwikkelovereenkomst tussen de ontwikkelaar en de gemeente Rotterdam. Eventuele planschadeclaims zijn doordoor niet van invloed op de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E5. Financiële uitvoerbaarheid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 83.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant merkt op dat de gemeente een ontwikkelovereenkomst heeft gesloten met de ontwikkelaar. De gemeente verkoopt alléén de grond waarop gebouwd gaat worden, maar blijft daarmee verantwoordelijk voor alle andere werkzaamheden in de openbare ruimte en de uitvoering van het hele masterplan, op de bouw van de gebouwen en parkeergarage na. Gesteld wordt dat rekening dient te worden gehouden met aanzienlijke kosten voor de gemeente, bijvoorbeeld voor het bouw- en woonrijp maken, het opknappen van de kade, alle te verwachten schadeclaims en dergelijke. Al met al is sprake van aanmerkelijke financiële risico's.

Reactie

Zoals reclamant aangeeft, is tussen de gemeente Rotterdam en de ontwikkelaar een ontwikkelovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn onder andere afspraken gemaakt over de koopsom van de grond voor de ontwikkelaar en de verrekening van de kosten die de gemeente maakt om deze ontwikkeling uit te voeren, met name voor bouwrijp en woonrijp maken van het gehele projectgebied. De koopsom zal minimaal de kosten van de gemeente moeten dekken.

Voor de gemeente is het Masterplan een financieel haalbaar plan. De kosten worden afgedekt door de verwachte opbrengsten. Dat blijkt uit de grondexploitatie, die tegelijk met dit bestemmingsplan aan het bestuur wordt voorgelegd. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat het herstel van de kade geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan en de grondexploitatie Parkhaven.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E6. Bouwoverlast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 17 (Stichting Groen Parkhaven), 18, 20, 22, 24, 30, 33, 39, 43, 44, 51, 54, 55, 70, 91, 93, 98, 105, 109.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten geven aan dat gedurende de bouw van de woningen, ongeveer zeven jaar lang, veel overlast zal ontstaan. De geluidshinder en luchtverontreiniging zullen toenemen in een omgeving die al zwaar belast is. Mensen die juist voor hun rust naar het park gaan zullen last hebben van die bouwactiviteiten.



Reactie

Overlast als gevolg van de uitvoering van het project Parkhaven, zoals een tijdelijke toename van geluid, trillingen en luchtverontreiniging door graaf- en bouwwerkzaamheden, valt buiten het kader van dit bestemmingsplan. Niettemin zal er worden getracht om overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Er zal ook een omgevingsmanager door de ontwikkelaar worden aangesteld die tijdens de uitvoeringsfase contact houdt met de (directe) omgeving om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning kan de gemeente nadere eisen opnemen waaraan de ontwikkelaar moet voldoen.

Aanvullend merken wij op dat gedurende de bouwfase aan het wettelijk kader (dat wil zeggen de regelgeving voor bouwwerkzaamheden) moet worden voldaan. Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning(en) voor de activiteit bouwen zal de ontwikkelaar daarvoor een bouwveiligheidsplan opstellen. Dit wordt door de gemeente getoetst. Alle benodigde transporten zullen ten slotte minimaal voldoen aan de wettelijke eisen en milieuzones van de gemeente Rotterdam.

Al met al achten wij het aanvaardbaar dat er tijdelijk sprake kan zijn van enige overlast door bouwwerkzaamheden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E7. Overlast overig

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 22.

Samenvatting van de zienswijze

Verwacht wordt dat het park overspoeld zal worden door een deel van de nieuwe bewoners. Dit zal leiden tot een continue vervuiling van Het Park en de woon- en leefkwaliteit aantasten. Een verloederd park zal gezien worden als een groot verlies voor de stad, aangezien het een schaars stuk groen is en een grote historie met zich draagt.

Reactie

De verwachtingen van reclamant delen wij geenszins. De nieuwe bewoners zullen net als alle andere Rotterdammers gebruik kunnen maken van Het Park en de voorzieningen. Het Park is voor iedereen. Niet valt in te zien waarom juist de nieuwe bewoners voor een vervuiling en aantasting van Het Park zouden zorgen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E8. Behoud bomen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 96.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant begrijpt dat op de locatie van de nieuwbouw geen bomen kunnen blijven staan en dat het direct rondom de nieuwe woningen ook niet mogelijk zal zijn. Echter, in het plangebied staan meerdere mooie en gezonde bomen waar geen bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden. Er wordt aandacht gevraagd voor deze, te behouden bomen. Genoemd worden:



- de strook jonge en oude bomen binnen 20 meter van het tunneltracé, met beeldbepalende zwarte dennen;
- de jonge groep bomen aan de rand van het Droogleever Fortuynplein;
- de bomen in de directe omgeving van de Euromast, gelet op de aan te houden afstand tussen de nieuwbouw en de Euromast
- de boomstrook langs het tunneltracé, ten zuiden van de Euromast;
- de volwassen, grote bomen aan de zuidzijde van het bouwplot;
- de bomen nabij de ventilatiegebouwen van de Maastunnel.

Reactie

Wij begrijpen de zorgen van de reclamant maar dit is niet iets wat met het bestemmingsplan geregeld kan worden. Bij het opstellen van het inrichtingsplan buitenruimte en de uitwerking van de bouwplannen, dit met inbegrip van de nader uit te werken inrichting van de bouwplaats en de planning van de bouwlogistiek, zullen wij hierover met reclamant in overleg treden.

De inzet is en blijft om zoveel mogelijk van de bestaande bomen in het gebied te behouden. Dit betekent onder andere dat enkel bomen worden gerooid dan wel verplant worden waar dat noodzakelijk is voor de bouw, de inrichting van het bouwterrein en verkeersafwikkeling tijdens de bouw. Conform de zienswijze van reclamant zal door de gemeente worden beoordeeld in hoeverre het mogelijk is om bestaande bomen te behouden dan wel te verplaatsen in het plangebied.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.



F. Overige aspecten

F1. Exploitatie Euromast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

In het ontwerp is rekening gehouden met een plek voor de touringcars om kortstondig stil te staan. Na het afzetten van de toeristen dienen de bussen elders in Rotterdam te parkeren op een aangewezen plek. Naast dat twee parkeerplaatsen voor touringcars onvoldoende zijn, is een 'kiss and ride systeem' niet goed werkbaar voor de Euromast. Een bezoek van de touringcars is vaak onderdeel van een grotere tour waarbij meerdere locaties in Nederland worden bezocht. Vanwege het strakke schema zijn bezoekers maar 45 minuten binnen bij de Euromast. Indien touringcars elders in de stad moeten parkeren is daar niet genoeg tijd voor. Verder dient de Euromast de buschauffeurs een goede pauze(ruimte) aan te bieden. Indien hierin niet kan worden voorzien, wordt verwacht dat de Euromast niet of veel minder in de pakketten zal worden opgenomen en dat zal effect hebben op de bedrijfsvoering.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan Parkhaven is inderdaad uitgegaan van twee parkeerplaatsen voor touringcars bij de Euromast (zie p. 33 van de plantoelichting). Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen over het aantal parkeerplaatsen voor touringcars hebben wij gekeken naar de mogelijkheden om in extra parkeerplaatsen te voorzien (zie ook B7). Dat heeft geleid tot het voornemen om vier parkeerplaatsen voor touringcars, waarvan één voor het direct in- en uitstappen van buspassagiers. Daartoe is een zoekgebied aangewezen in het bestemmingsplan binnen de groenbestemming nabij de Euromast. Buiten het plangebied, langs de Parkkade, realiseren wij vier extra parkeerplaatsen voor touringcars. In het bestemmingsplan 'Scheepvaartkwartier' is daar een verkeersbestemming opgenomen, waarbinnen de parkeerplaatsen passend zijn.

Dit is een tijdelijke situatie totdat er stadsbreed een andere oplossing gevonden is. De routing blijft vooralsnog ongewijzigd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren. In de conclusie onder B7 is aangegeven hoe het plan wordt aangepast.

F2. Bedrijfsvoering Euromast overig

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 71 (Euromast).

Samenvatting van de zienswijze

De komst van de bebouwing leidt ertoe dat activiteiten die thans worden geëxploiteerd door de Euromast in het geding komen. Zo is het niet meer mogelijk om van de Euromast af te toekelen en afgevraagd wordt of het afseilen nog wel op een veilige wijze kan worden uitgevoerd. Met een beperking van deze vergunde bedrijfsmogelijkheden en de hiermee samenhangende financiële gevolgen is ten onrechte geen rekening gehouden in het plan.



Reactie

Het bestemmingsplan Parkhaven biedt een planologisch juridisch kader voor de ontwikkeling van het project Parkhaven. Uitgangspunt van het plan is de reeds aanwezige toeristische attracties kunnen blijven. Vanwege de blijvende vrije ligging van de Euromast verwachten wij dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor de activiteit abseilen. Die activiteit wordt immers in de directe omgeving van de Euromast uitgeoefend. Het tokkelen vindt echter ook op grotere afstand van de Euromast plaats. Aannemelijk is dan ook dat die activiteit, tijdens en na realisatie van het project, niet langer op de huidige wijze kan plaatsvinden. Indien een alternatieve inrichting van die activiteit niet mogelijk zou zijn dan kan reclamant hiervoor een verzoek tot tegemoetkoming van schade indienen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

F3. Inrichting plangebied

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 82 (Van der Linde beheer BV).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant constateert dat de toelichting op het bestemmingsplan niet voorziet in een inrichtingsplan voor bijvoorbeeld de containers voor de inzameling van bedrijfsafval, de voorzieningen voor het laden en lossen en voorts het parkeren voor bijvoorbeeld taxi's en bussen.

Reactie

In de toelichting op het bestemmingsplan Parkhaven is algemeen aangegeven dat de bevoorrading van de aanwezige recreatieve voorzieningen en de afhandeling van afval integraal deel zullen uitmaken van de herinrichting van de openbare buitenruimte (p. 30 plantoelichting). Een inrichtingsplan hiervoor moet nog worden opgesteld. Dat zal in de volgende fase van de ontwikkeling, na de vaststelling van het bestemmingsplan en vooruitlopend op de aanvraag van de omgevingsvergunningen, gebeuren.

Voor de volledigheid merken wij op dat in de bestemming Groen de functies toegangswegen- en paden voor de voorzieningen in de Parkhaven evenals laad- en losruimten zullen worden opgenomen. Verwezen wordt naar onze reactie onder A9.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

F4. Verbinding over het water

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 57 (BLN/Schuttevaer).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft algemeen aan dat in het plan het voornemen is geuit om een verbinding over het water aan te leggen nabij de Parksluizen en citeert vervolgens een tekst hierover. Omdat reclamant zich al jaren op het standpunt stelt dat de Giessenbrug weer bedienbaar c.q. gerepareerd moet worden waardoor het weer een beweegbare brug wordt, heeft reclamant ernstige bezwaren hiertegen. De genoemde hoogte van 6,60 meter is ook volstrekt te laag voor de moderne binnenvaart en een vaste verbinding staat haaks op het beleid van de provincie Zuid-Holland. Verzocht wordt dan ook om geen



extra brug aan te leggen. Als dat onvermijdelijk is, dient voor een beweegbare brug te worden gekozen. Tot slot wordt verzocht om eerst onderzoek te laten doen naar de nautische (on)mogelijkheden en de veiligheidsaspecten door een gerenommeerd onderzoeksbureau.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan Parkhaven is geen mogelijkheid opgenomen voor een nieuwe verbinding over de Parkhaven. Hoewel een brugverbinding naar de Müllerpier is genoemd in het Masterplan Parkhaven, is in hetzelfde masterplan aangegeven dat die verbinding pas op termijn nader onderzocht zal worden en niet in de ontwikkeling wordt opgenomen. Het is dan ook niet nodig om onderzoek naar de nautische (on)mogelijkheden en de veiligheidsaspecten te doen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



G. Juridisch

G1. Overgangsrecht

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 75 (Rotterdam Leisure Group).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant acht de overgangsregeling in artikel 15 van de planregels onredelijk. Voor het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik is bepaald dat strijdig gebruik mag worden voortgezet, tenzij het gebruik voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken. De vervalperiode van een jaar dient volgens reclamant te worden geschrapt. Reden hiervoor is dat thans niet al het legale gebruik onder het bestemmingsplan kan worden voortgezet, de werkzaamheden enkele jaren zullen duren en verwacht wordt dat op enig moment een beroep op het overgangsrecht gedaan zal moeten worden, bijvoorbeeld wanneer reclamant door toedoen van de gemeente het gebruik voor meer dan één jaar heeft moeten staken. Reclamant acht het niet redelijk als daarin niet wordt voorzien.

Reactie

De activiteiten van de reclamant in de Parkhaven vallen buiten dit bestemmingsplan en het overgangsrecht van dit bestemmingsplan is dan ook niet van invloed. Verder wijzen wij op onze reactie onder A9, waarin is aangegeven dat in artikel 5.1 van de planregels wordt opgenomen dat toegangswegen- en paden voor bestaande voorzieningen in de Parkhaven zijn toegestaan. De watergebonden activiteiten van de ondernemingen van reclamant blijven zodoende bereikbaar tijdens en na de bouwperiode, dat ook wanneer het huidige gebruik tijdelijk wordt gestaakt en/of een toegangspad dient te worden verlegd. De minigolfbaan valt wel binnen dit bestemmingsplan. De nieuwe locatie is positief bestemd, dus ook hier is het overgangsrecht niet van toepassing.

Het overgangsrecht dat is opgenomen in artikel 15 van de planregels is overigens conform de wettelijke standaard, te weten de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G2. Maximum aantal woningen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 82 (Van der Linde beheer BV).

Samenvatting van de zienswijze

In de plantoelichting is aangegeven dat in het plangebied wordt voorzien in 650 woningen en horecavoorzieningen. Reclamant is van mening dat uitgegaan moet worden van een minimum aantal van 650 woningen, aangezien met de afwijkingsbevoegdheid van artikel 12.2 de bouwhoogte met 3 meter kan worden vergroot en dat is net genoeg voor een extra verdieping of bouwlaag. Als gevolg daarvan komen er ook meer wooneenheden met alle gevolgen van dien (verkeer, parkeren).

Reactie



Anders dan reclamant veronderstelt, is het niet toegestaan om meer dan 650 woningen te realiseren. In artikel 7.2.2 sub a van de planregels is namelijk vastgelegd dat het aantal woningen niet meer dan 650 mag bedragen. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid die in artikel 12.2 van de planregels is opgenomen maakt dat niet anders. De afwijkingsbevoegdheid in artikel 12.2 is uitsluitend bedoeld om een verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag mogelijk te maken. Deze kan niet gebruikt worden om een extra bouwlaag (met extra woningen) te realiseren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G3. Beleidsregels

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk), 68 en 102.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten plaatsen kanttekeningen bij de beleidsregels die voor de ontwikkeling zijn opgesteld en deel uitmaken van de planregels. Zo wordt over een gezond milieu gesproken terwijl de ontwikkeling wordt gerealiseerd in een gebied waar de meest vervuilde lucht van Rotterdam hangt. Ook valt het op dat energetische en circulaire ambities worden genoemd deze locatie niet te realiseren zijn. Tot slot wordt gesteld dat het college van burgemeester en wethouders de beleidsregels wel heel eenvoudig kan wijzigen. Hoe serieus neemt de gemeente haar eigen beleid voor een gezonde- en natuurinclusieve omgeving, vragen reclamanten zich af.

Reactie

In de beleidsregel Duurzaamheid en mobiliteit zijn een vijftal uitgangspunten opgenomen waaraan voldaan moet worden bij de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Eén van de uitgangspunten betreft 'gezondheid en comfort'. Beschreven is onder andere dat de planontwikkeling een bewust en actief leven stimuleert. Daarnaast worden praktische handvatten gegeven ter voorkoming van hittestress en windhinder. Ten aanzien van het wooncomfort wordt tenslotte aangegeven hoe die wordt vergroot, bijvoorbeeld door toevoeringen voor woningventilatie strategisch te plaatsen

Anders dan reclamanten lijken te suggereren, voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan het wettelijk kader voor luchtkwaliteit. Verwezen wordt naar onze reactie onder D1. De milieusituatie in en rondom het plangebied leidt niet tot belemmeringen voor het project. Op grond van de beleidsregel Duurzaamheid en mobiliteit zijn bovendien aanvullende voorwaarden gesteld om een zo gezond en comfortabel mogelijk woon- en leefmilieu te realiseren.

De stelling dat de energetische en circulaire ambities op deze locatie niet te realiseren zouden zijn wordt niet nader onderbouwd. Als reactie daarop merken wij evenwel op dat door middel van het opnemen van de beleidsregel Duurzaamheid en mobiliteit voldoende aannemelijk is gemaakt dat aan de gestelde voorwaarden zal worden voldaan.

Ten aanzien van het wijzigen van de beleidsregels merken wij op dat deze bevoegdheid is opgenomen om adequaat in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen. Vanwege de hoge ambities die voor de planontwikkeling zijn gesteld, is het onwaarschijnlijk dat hiervan lichtvaardig gebruik kan worden gemaakt en/of dat de doelstellingen naar beneden worden bijgesteld.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G4. Didam arrest

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 28 en 101.

Samenvatting van de zienswijze

De recente uitspraak van de Hoge Raad in het Didam-arrest heeft als gevolg dat het voor overheden verboden is om vastgoed en bouwgrond exclusief aan één partij aan te bieden. Reclamanten voeren aan dat de gemeente Rotterdam dan ook verplicht is om gelijke kansen te bieden aan potentiële gegadigden om bijvoorbeeld grond te verwerven. Aangezien dit bestemmingplan is opgesteld aan de hand van een 'Unsolicited proposal' heeft het er alle schijn van dat de uitspraak van het Didam-arrest hier niet is meegenomen.

Reactie

In het proces van een Unsolicited Proposal is voorzien dat de gemeente het voornemen voor het aangaan van een overeenkomst publiceert. Vanwege recente jurisprudentie (het 'Didam-arrest') is zekerheidshalve gekozen om twee publicaties te plaatsen: een publicatie op de gemeentelijke website bouwenaanrotterdam.nl en een aankondiging op het aanbestedingsplatform. Met de publicaties heeft de gemeente Rotterdam bekend gemaakt dat zij voornemens is om een ontwikkelovereenkomst te sluiten met een combinatie van ontwikkelaars en bouwers (de Ontwikkelcombinatie Parkhaven) voor het project Parkhaven. Er zijn voor de vervaldatum geen reacties gekomen en er is geen kort geding aanhangig gemaakt. Daarmee is vastgesteld dat de publicaties niet hebben geleid tot bezwaren tegen het voornemen de ontwikkelovereenkomst aan te gaan met de ontwikkelcombinatie Parkhaven.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G5. Burgerparticipatie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 17 (Stichting Groen Parkhaven), 28, 66, 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk) en 68.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant merkt op dat in de Erfgoedagenda van Rotterdam (2016-2020) het volgende over burgerparticipatie is opgenomen: 'Opzetten van een werkwijze om met bewoners te bepalen welke cultuurhistorische waarden voor hen van belang zijn en geborgd zouden kunnen worden in het bestemmingsplan'.

Aan Rotterdamse burgers is echter nooit gevraagd wat voor hen de waarden zijn van het op en aan de Parkhaven aanwezige erfgoed. Ook de vraag naar de wenselijkheid om juist op deze openbare, groene en cultuurhistorisch belangwekkende locatie te bouwen is aan hen niet gesteld, noch door de gemeente, noch door Parkhaven Partners. De gemeente heeft ervoor gekozen om zich op het vlak van burgerparticipatie te beperken tot het wettelijk vereiste minimum van de bestemmingsplanprocedure. Reclamant is van mening dat de gemeente op basis van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht gehouden is om omwonenden, instellingen en bedrijven actief en reeds in de initiatieffase bij de ontwikkeling te betrekken. Ook wordt gewezen op



een petitie tegen de woningbouwplannen die door 6.050 burgers ondertekend is, net als de burgerbrieven, het burgermanifest en de insprekbeurten tegen de ontwikkeling.

Reactie

Het door reclamanten geschetste beeld dat de gemeente Rotterdam zich op het vlak van burgerparticipatie heeft beperkt tot het wettelijk vereiste minimum voor bestemmingsplannen herkennen wij niet. Zo is reeds bij de totstandkoming van het Toetsingskader Unsolicited Proposal Parkhaven input verkregen via participatie, namelijk door de omgeving te informeren en te consulteren. In dit door de raad vastgestelde Toetsingskader is ook opgegeven op welke wijze de participatie vorm moest krijgen. Ook bij de totstandkoming van het Masterplan en bij het ontwerp bestemmingsplan zijn meermaals bijeenkomsten voor belangstellenden georganiseerd, waar ze geïnformeerd werden over het plan en daarop hun input konden leveren.

Na de bijeenkomsten is aan de belangstellenden teruggekoppeld tot welke aanpassingen dit heeft geleid in het Toetsingskader en het Masterplan, Gewezen kan bijvoorbeeld worden op een afname van het aantal gebouwen (van 10 naar 8), een bredere ruimte rond de Euromast, een bredere kade en een lossere opbouw van het bouwvolume, dat eveneens is teruggebracht (van circa 85.000 m² BVO naar circa 76.600 m² BVO). Op basis van het vorenstaande kan gesteld worden ten behoeve van de planontwikkeling voldoende burgerparticipatie heeft plaatsgevonden en dat die participatie ook heeft geleid tot wijzigingen van de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G6. Behoorlijk bestuur

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 67 (Stichting Rotterdam Natuurlijk).

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant vraagt zich af of het bestemmingsplan wel voldoet aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Hierbij wordt met name aandacht gevraagd voor het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel, het fair play beginsel en de plicht van een overheid om te kiezen voor een procedure die het meeste rechtsbescherming biedt aan de burger. Reclamant geeft een uiteenzetting over demografie in relatie tot het woningtekort en vraagt zich af of het woningtekort de stedelijke verdichting wel rechtvaardigt. In dit licht is het de vraag of de milieueffecten bijvoorbeeld wel goed afgewogen zijn en of er wel een zorgvuldige onderbouwing is voor het stedelijke verdichtingsdoel. In algemene zin wordt opgemerkt dat Rotterdam heeft gekozen om geen omgevingswaarden op te nemen in de Omgevingsvisie. Hierdoor worden mensen in Rotterdam minder beschermd tegen schadelijke milieueffecten dan mensen die elders wonen. De reclamant voert aan dat het gebied zwaar milieubelast is. Ten aanzien van het aspect geluid wordt gesteld dat de wettelijke grenswaarden opgerekt worden. Er wordt gerefereerd aan het ontwerpbesluit hogere waarden. Reclamant vraagt zich af of hiervoor de juiste procedure gevolgd is en haalt daarbij de eerder genoemde beginselen aan. De reclamant vraagt zich af of de gevolgde participatie wel voldoet aan de beginselen van behoorlijk bestuur.

Daarnaast heeft reclamant nog een aantal specifieke vragen. Kunnen toeristen het gebied straks nog bezoeken? Blijft er nog wel ruimte over in Het Park? Wat is de verwachte levensduur van de bebouwing



met oog op de ligging in buitendijks gebied? Hoeveel ruimte blijft er over voor planbare waterwerken in het gebied?

Reactie

De inhoud en de procedure van het instrument bestemmingsplan zijn uitputtend geregeld in de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht. Daarnaast is er nog andere wet- en regelgeving waaraan een bestemmingsplan (inhoudelijk) moet voldoen, denk aan de Wet geluidhinder, de Wet natuurbescherming en het Activiteitenbesluit. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beoordeelt of bestemmingsplannen voldoen aan de relevante wet- en regelgeving. De Raad van State beoordeelt ook of de wettelijk voorgeschreven procedures gevolgd zijn. De relevante wet- en regelgeving is geënt op de beginselen van behoorlijk bestuur. Een nadere toets aan de beginselen die reclamant noemt is niet aan de orde vanwege het uitputtende karakter van de wet- en regelgeving voor het instrument bestemmingsplan.

Een (project)bestemmingsplan is het geëigende instrument om een ontwikkeling als deze mogelijk te maken. De verdichtingsopgave en daarmee de behoefte aan nieuwe woningen is bij dit bestemmingsplan onderbouwd aan de hand van een laddertoets. Zie paragraaf 2.4 van de toelichting. Bij de milieuaspecten van dit bestemmingsplan is getoetst aan de wettelijke kaders. Uit de onderzoeken blijkt dat daaraan wordt voldaan. Voor geluid worden weliswaar hogere waarden verleend omdat de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden maar dat is bij vrijwel elke woningbouwontwikkeling in stedelijk gebied het geval. De maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden. Er is dus geen sprake van het oprekken van wettelijke normen. Voor het hogere waardenbesluit is eveneens de wettelijke procedure gevolgd, die is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Zienswijzen op een hogere waardenbesluit worden beoordeeld door de DCMR.

Ook ten aanzien van participatie zijn de wettelijke voorschriften gevold. Het concept-ontwerpbestemmingsplan is naar de wettelijke vooroverlegpartners gestuurd, het ontwerpbestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen en het vastgestelde bestemmingsplan wordt wederom zes weken ter inzage gelegd. Aanvullend daarop zijn diverse niet-wettelijk verplichte participatiemomenten georganiseerd, zoals een interactieve bewonersavond toen het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag.

Ten aanzien van de specifieke vragen het volgende. Het gebied is een toeristische trekpleister en dit blijft ook zo na de woningbouw. Met de belangen van de ondernemers in het gebied wordt rekening gehouden. De woningbouw vindt buiten Het Park plaats en heeft dus geen invloed op de ruimte daar. Er heeft overleg met het Hoogheemraadschap plaatsgevonden over het bestemmingsplan. Daarin hebben zij niet aangegeven dat er rekening gehouden moet worden met toekomstige waterwerken in het gebied. De ligging in buitendijks gebied heeft tenslotte geen effect op de levensduur van de bebouwing.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



H. Overige zienswijzen

H1. Logische vervolgstap

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten stellen dat het bestemmingsplan een logische vervolgstap is na het vaststellen van het Masterplan Parkhaven door de gemeenteraad van Rotterdam op 18 februari 2021. Het plan geeft invulling aan de ambities van de in 2009 vastgestelde Gebiedsvisie Hoboken 2030. Hierin is opgenomen dat Parkhaven in 2030 een toplocatie is voor wonen, werken en recreatieve functies.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

H2. Unieke kans voor Rotterdam

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat het voor iedereen duidelijk zal zijn dat het gebied rondom de Euromast toe is aan verandering. Het maakt een verouderde en versleten indruk, ondanks de paar mooie groene plekken. Het bouwplan voor de Parkhaven is een enorme kans om dit gebied een sprong vooruit te laten maken, passend bij het Rotterdam van nu. Het bestemmingsplan is een unieke kans voor deze beeldbepalende plek, waar elke toerist komt. Het is ook een kans voor de ondernemers in het gebied. En natuurlijk een kans voor veel Rotterdammers om een woning te vinden. Want de woningnood is hoog en de 650 nieuwe woningen zijn zeer welkom.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

H3. Meer woningen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten zouden graag zien dat er meer woningen in de plannen worden opgenomen, omdat er nog altijd een ongekend hoge vraag naar woningen is en deze plek alle ruimte biedt om die woningen te faciliteren. Daarom doen reclamanten het verzoek om in het bestemmingsplan de maximale bouwhoogte voor de meest noordelijke toren te verhogen van maximaal 70 meter naar maximaal 100 meter. Hierdoor is het mogelijk meer woningen te bouwen voor al die Rotterdammers die zo hard op zoek zijn naar een woning. Gelet op de bouwhoogten ter plaatse van het Erasmus Medisch Centrum vinden reclamanten een maximale hoogte van 100 meter hier passend.

Reactie

Gelet op de zorgvuldige ruimtelijke inpassing van het gehele project Parkhaven, zien wij geen ruimte om de bouwhoogte van de meest noordelijke toren aan te passen in 100 meter.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

H4. Groen tot het water

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Het Park wordt dankzij dit plan uitgebreid tot de Parkhaven. Met het plan verandert de dramatische en voor rolstoelen, rollators en kinderwagens onmogelijke verbinding tussen de Euromast en Het Park in een groene verbinding zonder hindernissen. Verzocht wordt om een bredere wandel/fietsverbinding over het Maastunneltracé mogelijk te maken in het bestemmingsplan. Reclamanten vinden het een gemis dat de eerdere (bredere) verbinding uit de concept plannen geschrapt is.

Het parkeren wordt ondergronds voorzien, zodat de parkeerplaatsen aan de kade plaats kunnen maken voor groen. Daardoor blijft het net zo groen als nu, maar dan met een betere gebruikswaarde en met meer bomen dan er nu staan. Het versmallen van de weg en het ondergronds brengen van het parkeren verbetert ook de luchtkwaliteit zodat het gebied een gezondere plek wordt om te verblijven. Door woningen in de stad te bouwen blijven de weilanden buiten de stad groen, aldus reclamanten.

Reactie

De verwachtingen van reclamanten ten aanzien van het parkeren en de toekomstige gebruikswaarde worden door ons gedeeld. Aan het verzoek om een bredere wandel/fietsverbinding over het Maastunneltracé mogelijk te maken kunnen wij, vanwege cultuurhistorische waarden en belangen, niet tegemoet komen. De werkelijke uitvoering van de verbinding voor langzaam verkeer wordt nog nader uitgewerkt.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze deels voor kennisgeving aan te nemen en deels ongegrond te verklaren.

H5. Verbindingen over het water

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamanten vinden het goed dat ook gekeken wordt naar de kansen om de Parkkade te vergroenen zodat Het Park straks niet alleen dankzij dit bouwplan aan de Parkhaven grenst, maar ook aan de Maas. Reclamanten stellen voor niet alleen verbindingen naar het water mogelijk te maken, maar ook over het water. Verzocht wordt om aan het bestemmingsplan de mogelijkheid toe te voegen om een voetbrug te realiseren over de Parkhaven naar de Mullerpier. Voor deze brug kan de hoogte van de nieuwe Giessenbrug worden aangehouden. Deze brug krijgt een vaste doorvaarhoogte van 6.60 meter. Wellicht kan later een brug tussen de Mullerpier en de Lloyd pier worden toegevoegd zodat deze wijken beter verbonden worden met de rest van de stad en langs de Maas een aantrekkelijke route ontstaat. Door dan ook de kade van de Parkhaven op de Mullerpier te vergroenen ontstaat nog meer verblijfskwaliteit.



Reactie

Het bestemmingsplan Parkhaven voorziet in de ontwikkeling van woningen en een verbetering (transformatie) van de buitenruimte. Een voetbrug over de Parkhaven naar de Müllerpier maakt geen deel uit van die ontwikkeling, ondanks dat een mogelijke verbinding al wel in het Masterplan Parkhaven is geschetst, maar niet verder is onderzocht.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

H6. Sociale veiligheid

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Opgemerkt wordt dat de stad er met dit bouwplan ongeveer 650 broodnodige woningen bij krijgt op een toplocatie, waarvan een deel sociale woningen. Door de woningen te integreren in het groen en de weg te versmallen neemt de groenbeleving toe en wordt de sociale veiligheid in met name de avonduren verbeterd. Dat is erg fijn, want nu is deze belangrijke Noord Zuid route van en naar de Maastunnel niet altijd een prettige plek om te verblijven en wordt de straat soms als racebaan gebruikt. Verder wordt met dit bouwplan ook Het Park een fijnere plek omdat de Euromast en de Parkhavenkade veel beter verbonden worden met Het Park.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

H7. Euromast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 29, 35, 42, 86 en 92.

Samenvatting van de zienswijze

Door een gepaste afstand te houden verhoudt de nieuwbouw zich goed met de bestaande Euromast van 185 meter hoog. Bovendien zal er, dankzij de beoogde voorzieningen op de begane grond van de nieuwbouw, straks meer te doen zijn in het gebied dan alleen het bezoeken van attracties. Rond de Euromast kan een levendig plein ontstaan met horeca en winkels. Reclamanten stellen dat de Euromast zodoende een mooie toekomst gegeven kan worden. Ook blijft er met dit plan ruimte voor de bestaande horeca op het water.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.



Bijlage 1

Overzicht van bedrijven, stichtingen en (juridisch) vertegenwoordigers die een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Parkhaven hebben ingediend

Nummer	Partij	Vertegenwoordigd/belang
17	Stichting Groen Parkhaven	Behoud groene ruimte Euromast
53	Havenbedrijf Rotterdam N.V.	Ligplaatsen Parkkade
57	BLN/Schuttevaer	Belangenorganisatie binnenvaart
67	Stichting Rotterdam Natuurlijk	Behoud groene ruimte Euromast
71	Straatman Koster advocaten	Euromast
72	Justion advocaten	Bewoners Organisatie Scheepvaartkwartier
75	CMS	Rotterdam Leisure Group
79	Justion advocaten	Een bewoner van de Westzeedijk
82	ARAG	Van der Linde beheer B.V.
96	Stichting de Bomenridders	Behoud bomen
100	Bart-Jan Walraven advocaat	Shopping Centre Oriental Parkhaven B.V.
106	New Ocean Paradise B.V. / The Sea Food Market B.V.	Bereikbaarheid en parkeren ondernemingen

