

# Zienswijzenrapportage

## Bestemmingsplan Waterside III

### 1. Reclamant 1

#### 1.1 Sluipverkeer en parkeerdruk

Reclamant vreest gevolgen van de toename van het verkeer als gevolg van Waterside II en III. Er is al sluipverkeer van en naar de Van Brienoordbrug en dat zal alleen maar toenemen op de Bovenweg. Parkeren is nu al een probleem en dit zal probleem zal toenemen.

#### Reactie:

Er is onderzoek gedaan naar de doorstroming van het verkeer op de Oostdijk en het doorgaand verkeer op de Bovenstraat. Dat onderzoek liet een goede doorstroming op de Oostdijk in oostelijke richting zien. De Bovenstraat is éénrichting verkeer in oostelijke richting. Uit verkeeronderzoek blijkt dat 18% van de auto's doorgaand verkeer is, dit is niet opvallend hoog.

Ten behoeve van de bouw van Waterside III wordt de Oostdijk aangepast zodat afslaand verkeer uit de zuidelijke richting naar Waterside III een eigen afslagstrook krijgt. Hierdoor blijft de doorstroming op de Oostdijk goed en blijft dit de snelste route in oostelijke richting. De maximale snelheid op de Bovenstraat is 30 km/uur en deze route zal dus normaal gesproken geen tijdswinst opleveren.

#### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

#### 1.2 Verdwijnen Oud IJsselmonde

Reclamant maakt zich zorgen dat er weer een oud stukje IJsselmonde verdwijnt, net als bij de komst van de Van Brienoordbrug.

#### Reactie:

De bouw van Waterside III vindt buitendijks plaats en is gescheiden van de bebouwing van Oud IJsselmonde door de ligging van de Oostdijk. Op dit moment staat op de locatie één woning, die wordt vervangen door het appartementencomplex. De stelling dat een oud stukje IJsselmonde verdwijnt, onderschrijven wij niet.

#### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### 2. Reclamant 2

#### 2.1 Heien

Tijdens de bouw van Waterside II zijn meerdere oudere huizen (waaronder het huis van reclamant) beschadigd tijdens de heiwerkzaamheden. Deze huizen zijn meer dan 200 jaar oud en beschermd stadsgezicht. Tijdens de bouw van Waterside II is daar onvoldoende aandacht aan besteed. Het college dient verantwoordelijkheid te nemen om dit beschermd stadsgezicht te beschermen. Reclamant meent dat de huidige schades eerst onderzocht en opgelost moeten worden, alvorens nieuwe risico's te nemen.

#### Reactie:

Oud IJsselmonde is weliswaar van cultuurhistorische waarde, het is geen beschermd stadsgezicht. Bestemmingsplan Waterside III maakt de bouw van een nieuwe woontoren

mogelijk. Tijdens de vergunningverlening wordt naar de bouwmethode gekeken en het bouwveiligheidsplan. In de omgevingsvergunning wordt voorgeschreven hoe er te werk moet worden gegaan en hier wordt tijdens de bouw door de gemeente toezicht op gehouden. De projectontwikkelaar is eindverantwoordelijk voor de uitvoering en, indien er tijdens de bouw toch schade optreedt, aansprakelijk voor de geleden schade.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **2.2 Betaald parkeren**

Het parkeerbeleid is leidend, maar de daadwerkelijke situatie zou bekeken moeten worden. Volgend jaar wordt er betaald parkeren ingevoerd binnen de ring van Rotterdam, IJsselmonde en wordt vooral de Bovenstraat en het IJsselmondsehoofd drukker.

Reactie:

De invoering van betaald parkeren zal enig effect hebben op de parkeerdruk in gebieden aansluitend aan deze zone. De verwachting is dat het effect niet te merken is in Oud IJsselmonde omdat dit op wat grotere afstand ligt.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **2.3 Impact verkeer en parkeren**

Waterside II is nog niet opgeleverd, waardoor de echte impact op het verkeer van dit bouwplan nog niet zichtbaar is. Reclamant vraagt zich af waarom niet wordt gewacht wat de werkelijke impact van dit bouwplan is voor het parkeren en verkeer.

Reactie:

Ten behoeve van de planvorming wordt altijd gewerkt met modellen om te kunnen bepalen wat de effecten of behoeften in de toekomst zullen zijn. Op deze manier wordt bekeken of het plan past in de bestaande omgeving en welke maatregelen eventueel mogelijk zijn. Zo proberen we de toekomstige situatie zo goed mogelijk te benaderen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Waterside III is onderzocht hoeveel extra verkeersbewegingen het nieuwe plan tot gevolg heeft. Op basis van zogeheten CROW kencijfers voor verkeersproductie is berekend dat er per weekdag 1007 motorvoertuigen per weekdag (24uur) van of naar de locatie rijden. Uit het verkeersonderzoek van mei 2021 bleek dat er ter plaatse van de locatie (tussen Waterside II en III) 11.548 motorvoertuigen per werkdag werden geteld. Deze informatie is gecombineerd met een verkeersonderzoek op basis van data uit 2019. Hieruit blijkt dat de doorstroming voldoende is. De toename door de bouw van Waterside III zal dan niet leiden tot structureel meer filevorming.

De parkeerbehoefte voor de bewoners en bezoekers van Waterside III is bepaald op basis van de Beleidsregeling Parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Er zijn 145 parkeerplaatsen berekend en het bouwplan voldoet hieraan. Het bouwplan voorziet daarnaast in 564 fietsparkeerplekken.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **2.4 Parkeerbehoefte**

Er is een behoefte aan extra parkeerplaatsen omdat de woontoren aan de rand van de Maas boven op een dijk staat en bezoekers willen parkeren in Waterside II of in de Bovenstraat. De

vraag wordt gesteld waarom onder de Van Brienoordbrug geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd, die aansluit bij een mogelijk Park en Ride voor de waterbus.

Reactie:

In de berekening van de parkeerbehoefte is rekening gehouden met parkeerplekken voor bezoekers. De locatie onder de Van Brienoordbrug ligt te ver weg van Waterside III om te kunnen dienen als parkeerplek voor bezoekers. Plannen voor een halte van de waterbus inclusief park en ride zijn er momenteel niet.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **2.5 Openbaar vervoer**

Reclamant stelt dat het openbaar vervoer in de wijk slecht is en dat de veronderstelde parkeernorm/verkeersgeneratie niet voldoende zal zijn. De nieuwbouwlocatie zal mensen aantrekken met een auto in plaats van per openbaar vervoer.

Er wordt voorgesteld om het openbaar vervoer aan te vullen met de waterbus of een bushalte op de Arthurweg/Beverwaard 24, waar de bus van de snelweg komt en weer opgaat.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer eerst geregeld wordt, zodat de juiste bewoners worden aangetrokken. De gemeente en de projectontwikkelaar zouden de eerste twee jaar garant moeten staan voor de kosten van dit openbaar vervoer mocht het gebruik tegenvallen.

Reactie:

Over de Oostdijk rijdt alleen door de week en overdag een bus met een halfuurdienst, bus 140. Daarmee is dit gebied matig voorzien van openbaar vervoer. Wel ligt pal naast Waterside III een halte voor de watertaxi.

Toch zijn er allerlei andere redenen, zoals de woningbouwopgave en het versterken van het de rivieroever om hier nieuwe woningen te bouwen.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **2.6 Sluipverkeer**

Reclamant stelt dat de Bovenstraat nu al steeds vaker wordt gebruikt als sluipverkeerroute. De toegestane snelheid is 50 km/uur en door de inrichting van de weg (geen stoepen) is dat levensgevaarlijk. Door het in- en uitrijden in de bocht van Waterside III zal er meer oponthoud plaatsvinden en in combinatie met het inhaalverbod zal er een toename komen van het sluipverkeer in de Bovenstraat.

### Reactie:

Er is onderzoek gedaan naar de doorstroming van het verkeer op de Oostdijk. Dat onderzoek liet een goede doorstroming op de Oostdijk in oostelijke richting zien. De Bovenstraat is éénrichting verkeer in oostelijke richting. Uit een verkeersonderzoek blijkt dat 18% van de auto's doorgaand verkeer is, dit is niet opvallend hoog.

Ten behoeve van de bouw van Waterside III wordt de Oostdijk aangepast zodat afslaand verkeer uit de zuidelijke richting naar Waterside III een eigen afslagstrook krijgt. Hierdoor blijft de doorstroming op de Oostdijk goed en blijft dit de snelste route in oostelijke richting. Bovendien is de maximale snelheid op de Bovenstraat geen 50 km/u maar 30 km/uur en zal deze route dus normaal gesproken geen tijdswinst opleveren.

### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **3 Reclamant 3**

### **3.1 Verkeersoverlast**

De Oostdijk veroorzaakt nu al vaak opstoppingen richting snelweg A16. Door de bouw van Waterside III zal dit alleen maar toenemen.

### Reactie:

Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de doorstroming op de Oostdijk goed is. Ten behoeve van de bouw van Waterside III wordt de Oostdijk aangepast zodat afslaand verkeer uit de zuidelijke richting naar Waterside III een eigen afslagstrook krijgt. Hierdoor blijft de doorstroming op de Oostdijk goed.

### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.2 Erfdienstbaarheid**

Bij de verkoop van het gebied waar nu gebouwd gaat worden een eeuw geleden, is door de verkoper (kasteelheer Bichon van IJsselmonde) als clause opgenomen dat dit gebied nooit bebouwd mag worden. Bij de ontwikkeling van Waterside Oost is dit op ons verzoek onderzocht door Pels Rijcken en is de conclusie getrokken dat de clause geen betrekking heeft op het te bouwen gebied. De clause betreft wel degelijk een groot gedeelte van het te bebouwen gebied.

### Reactie:

In de schenkingsakte van 1900 zijn aan de gemeente Rotterdam, onder belasting met na te melden erfdienstbaarheid, percelen geschonken. Deze percelen zijn 'dienende erven' en zijn belast met erfdienstbaarheden *teneinde te allen tijde onbelemmerd te blijven (m.u.v. de jaarmarkt), geheel bestemd te blijven voor de openbare dienst, nimmer mogen worden bebouwd, steeds geheel open terrein moeten blijven zonder ooit als stapel-/bergplaats te gebruiken ("Erfdienstbaarheid")*.



De percelen waarop de erfdienstbaarheid rust zijn hierboven aangegeven in bruin en groen. De te bebouwen locatie is aangegeven in geel en valt buiten de percelen die onbebouwd dienen te blijven.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### 3.3 Parkeeroverlast

Bij het berekenen van het aantal beschikbare plaatsen is geen rekening gehouden met het feit dat sommige huishoudens meerdere auto's hebben, dat bezoekers van de appartementen ook ruimte nodig hebben om te parkeren en met parkeerruimte voor bezoekers van de sport- en horecagelegenheid in het gebouw.

Reactie:

Het aantal parkeerplaatsen per woning wordt bepaald aan de hand van de criteria uit de Beleidsregeling Parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Hierbij is ook rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bezoekers aan de mogelijke horeca onder in het appartementencomplex. De beoogde sportgelegenheid is alleen bedoeld voor bewoners van het pand en is daarom niet meegenomen.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### 3.4 Parkeernood

Er is nu al parkeernood voor de huidige bewoners, waardoor elke avond de stoepen vol staan met geparkeerde auto's. Dit probleem wordt alleen maar groter. Ook moeten de elektrische auto's aan de laadpalen op straat parkeren, omdat in de parkeergarage onder de flat geen laadpalen mogen komen.

Reactie:

De parkeerbehoefte voor de bewoners en bezoekers van Waterside III is bepaald op basis van de Beleidsregeling Parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Er zijn 145 parkeerplaatsen berekend en het bouwplan voldoet hieraan. Voor het gebruik van laadpalen wordt naar een passende oplossing gezocht.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### 3.5 Fast Ferry

Onbegrijpelijk is dat de aanlegsteiger voor de Fast Ferry enkele jaren geleden is afgeketst vanwege te weinig parkeerplaatsen en nu twee woontorens mogen worden gebouwd, waarvoor ook parkeerplaatsen nodig zijn.

Reactie:

De nieuwe woningbouwcomplexen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte onder en om de woningen zelf daarom is er geen relatie met de parkeerbehoefte van een aanlegsteiger voor de Fast Ferry/Waterbus.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.6 Schaduwwerking**

Door de schaduwwerking van het hoge gebouw zullen een aantal woningen in het voor- en najaar geen avondzon meer hebben, omdat bij het onderzoek naar schaduwwerking onvoldoende rekening is gehouden met de laagstaande zon in de wintermaanden.

Reactie:

In het Afwegingskader bezonning (27 september 2021) heeft de gemeenteraad bepaald dat de maatgevende periode van 21 maart tot en met 21 september is. Dit betekent dat alleen in deze periode wordt gekeken naar de afname van de bezonning. Het is mogelijk er buiten deze periode nog schaduw op de gevels van de bestaande woningen valt als gevolg van de bouw van Waterside III.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.7 Oud-IJsselmonde**

Het beeld van Oud-IJsselmonde wordt verstoord door de bouw van Waterside III en de bewoners van Oud-IJsselmonde zijn ook het grootste deel van hun zicht op de Maas kwijt. Onvoldoende is onderzocht of er geen alternatieve plek was voor deze nieuwbouw.

Reactie:

In de Nota van Uitgangspunten voor Waterside II en III is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de aansluiting op het dorpsgevoel van de bestaande wijk Waterside 1 en Oud-IJsselmonde, en het benutten van de schaal van de rivier. Het zogeheten 'waterfront' heeft altijd een andere schaal gehad dan het 'dorpshart' Oud-IJsselmonde door de aanwezigheid van grotere loodsen en havens. Deze gronden lenen zich goed voor het bouwen van woningen in een hogere gemiddelde dichtheid hetgeen bijdraagt aan de woningbouwopgave.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.8 Woningnood**

Reclamant stelt dat enkel woningnood is onder starters. Waterside III is bedoeld voor kopers in het midden en duurdere segment. Het argument van de gemeente dat de doorstroming naar deze woningen, goedkopere woningen beschikbaar maakt voor starters, voldoet niet. Vanuit een starterswoning ga je niet naar Waterside III. Bovendien staan bij Feyenoord City veel dure huurappartementen leeg. Indiener vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot meer bouw van dit soort appartementen.

Reactie:

In Rotterdam wordt toegewerkt naar een meer gedifferentieerde woningvoorraad per gebied of wijk. Het hoge en topsegment in IJsselmonde is ondervertegenwoordigd. Het toevoegen van duurere woningen kan de doorstroming bevorderen.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.9 Hoogte**

De hoogte is vele malen hoger dan de vijf verdiepingen die op het bewuste terrein mogen worden gebouwd.

Reactie:

In bestemmingsplan Oud-IJsssemonde is aangegeven dat er maximaal tot 9 meter hoog mag worden gebouwd. Bestemmingsplan Waterside III is een nieuw bestemmingsplan. Hierin wordt het nieuwe bouwplan toegelicht en onderbouwd. Dit bestemmingsplan, met z'n nieuwe regels voor onder andere de maximale hoogte, vervangt bestemmingsplan Oud-IJsselmonde.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.10 Heien**

Woningen in Oud-IJsselmonde hebben geen fundering die tegen het heien bestand is. Hierdoor worden woningen beschadigd en vermindert de waarde van de woningen.

Reactie:

Bestemmingsplan Waterside III maakt de bouw van een nieuwe woontoren mogelijk. Tijdens de vergunningverlening wordt naar de bouwmethode gekeken en het bouwveiligheidsplan. In de omgevingsvergunning wordt voorgeschreven hoe er te werk moet worden gegaan en hier wordt tijdens de bouw door de gemeente toezicht op gehouden. De projectontwikkelaar is eindverantwoordelijk voor de uitvoering en, indien er tijdens de bouw toch schade optreedt, aansprakelijk voor de geleden schade.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **3.11 Participatie**

Naar de mening van reclamant wordt er onvoldoende geluisterd naar de bewoners. Er worden avonden georganiseerd, maar met de inbreng worden niets gedaan, waardoor bewoners de indruk hebben dat de gemeente geen oog heeft voor de belangen van de bewoners van die wijk. De bewoners kunnen ook ideeën aandragen, zodat de bouw van nieuwe woningen passend is in het beeld van de wijk en voorziene problemen, als parkeer- en verkeersproblemen vroegtijdig kunnen worden ondervangen.

Reactie:

In een ontwikkelproces zijn er heel veel verschillende belangen waarmee rekening moet worden gehouden. De gemeente probeert hier transparant over te communiceren en maakt inzichtelijk welke afwegingen zijn gemaakt. Voor dit project is in Nota van Uitgangspunten vastgesteld op 1 mei 2020. Hierin staan de uitgangspunten voor Waterside II en III. Binnen dit kader is nu het bestemmingsplan opgesteld. In deze zienswijzenrapportage is zorgvuldig omgegaan met de opmerkingen en wensen van de bewoners. Het is echter onmogelijk om alle belangen te dienen.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

#### **4 Reclamant 4**

##### **4.1 Welstand**

Een aanvraag om omgevingsvergunning voor een aanbouw aan de woning van reclamant is geweigerd omdat de voorgestelde aanbouw niet zou aansluiten bij het beeldbepalende/monumentale hoofdgebouw. De toelichting luidde: *"In principe is het welstandshalve goed voorstelbaar een ondergeschikte aanbouw aan de oude ambtswoning toe te voegen, mits deze niet concurreert met het hoofdgebouw. In dit geval is de vorm van de aanbouw nog in strijd met een deel van de bovenstaande criteria omdat de gekozen L-vorm en de diepte ervan een onsamenvattend beeld opleveren. Het totaal van hoofdgebouw met aanbouw levert zo een onevenwichtig beeld op, waarmee niet het gewenste beeld bereikt wordt van een eenvoudige toevoeging die ondergeschikt is aan het hoofdgebouw."*

Reclamant stelt dat het welstandsadvies ook van toepassing is op het huidige voorstel van Waterside III: een 70 meter hoge flat, uitgevoerd in een moderne stijl verstoort de karakteristieke en beeldbepalende dorpskern van Oud-IJsselmonde. Deze moderne hoogbouw zou een onsamenvattend beeld geven in deze dorpskern.

##### Reactie:

De omgevingsvergunning voor de aanbouw is beoordeeld op de schaal van het bestaande gebouw. Het effect op de omgeving van het toevoegen van de nieuwe woontoren Waterside III wordt bekeken op een hoger schaalniveau. Daardoor is het niet mogelijk om met dezelfde criteria naar één gebouw als naar een woningbouwontwikkeling te kijken.

In de Nota van Uitgangspunten voor Waterside III is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen enerzijds de aansluiting op de dorpskern van Oud IJsselmonde, en anderzijds het benutten van de schaal van de rivier die zich goed leent voor het bouwen van woningen in een wat hogere gemiddelde bebouwingsdichtheid. Dit is belangrijk voor het realiseren van de woonopgave Rotterdam voor staat. Waterside III wordt gebouwd in het buitendijks gebied en is geen onderdeel van Oud-IJsselmonde.

##### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

##### **4.2 Privacy**

Door de hoogbouw van Waterside III verdwijnt de privacy van reclamant volledig en daardoor daalt de waarde van hun huis.

##### Reactie:

De afstand tussen Waterside III en de bestaande bebouwing in Oud IJsselmonde bestaat uit ongeveer 80 meter. Het is theoretisch mogelijk dat nieuwe bewoners uit Waterside III uitkijken over Oud-IJsselmonde maar de afstand is te groot om daadwerkelijk te spreken van een verlies van privacy.

##### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

##### **4.3 Buitendijks bouwen**

Bij de plannen voor Waterside III is geen rekening gehouden met de waterrisico's die buitendijks bouwen met zich meebrengt. De plek waar wordt gebouwd heeft regelmatig te kampen met wateroverlast. Ook zijn de toegangs- en uitvluchtwegen naar dit gedeelte van

Oud-IJsselmonde onvoldoende uitgerust om grote aantallen mensen op korte termijn te evacueren, mocht dit nodig zijn.

Reactie:

Het plangebied ligt buitendijks. Waterside III wordt gebouwd op een door de gemeente vastgesteld uitgiftepeil van +3.60 m NAP voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 3,90 m voor kwetsbare functies. Het Maatgevend HoogWaterpeil (M.H.W.) ligt ter plaatse vooralsnog op +3,40 m NAP. Door het maaiveld aan te sluiten op het bestaande wegpeil van ca. 3,7-3,9 m +NAP en het hogere woonniveau is het overstromingsrisico ter plaatse laag.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

#### **4.4 Verkeersinfarcten**

De toename van verkeer door de extra 176 appartementen, bovenop de 124 appartementen/ woningen in Waterside II dragen bij aan meer verkeersinfarcten op de Oostdijk richting de Van Brienoordbrug. De metingen die de gemeente heeft gedaan tijdens de lockdown van de Covid-19 pandemie geven geen realistisch beeld, omdat er toen minder verkeer was dan in een normale situatie. De druk op deze wegen neemt toe door deze ontwikkeling en dat brengt ook risico's mee voor hulpdiensten die worden belemmerd door extra files.

Reactie:

Ten behoeve van het bestemmingsplan Waterside III is onderzocht hoeveel extra verkeersbewegingen het nieuwe plan tot gevolg heeft. Op basis van zogeheten CROW kencijfers voor verkeersproductie is berekend dat er per weekdag 1007 motorvoertuigen per weekdag (24uur) van of naar de locatie rijden. Uit het verkeersonderzoek van mei 2021 bleek dat er ter plaatse van de locatie (tussen Waterside II en III) 11.548 motorvoertuigen per werkdag werden geteld. Dit onderzoek is gedaan op een moment dat nog niet alle coronalockdown maatregelen waren opgeheven. Daarom is deze informatie gecombineerd met een verkeersonderzoek op basis van data uit 2019, dus vóór de coronapandemie. Hieruit blijkt dat de doorstroming voldoende is. De toename van weggebruikers door de bouw van Waterside III zal dan niet leiden tot structureel meer files.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

#### **4.5 Fijnstof**

De ontwikkelingen Waterside II en III leiden tot een verhoging van fijnstof in de lucht. Het argument van de afdeling Mobiliteit dat in de toekomst de auto's op elektriciteit rijden lost het probleem voor nu niet op. De huidige realiteit is een verminderde luchtkwaliteit door een toename van fijnstof.

#### Reactie:

De ontwikkeling van Waterside III is aan te merken als een project dat Niet In Betekenende Mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is zodoende niet benodigd. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

Ter plaatse van de ontwikkeling zijn de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, (stikstofdioxide) PM<sub>10</sub> (fijnstof) en PM<sub>2,5</sub> (fijnstof) bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Vanwege de algemene trend dat de emissies en achtergrondconcentraties zullen dalen, worden er ook in de toekomst geen overschrijdingen verwacht.

#### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **4.6 Heien**

Relamant bewoont een monumentaal pand en heeft schade ondervonden van het heien voor Waterside II. Het huis van reclamant is niet onderheid, waardoor er een verhoogde kans is op scheuren en verzakkingen.

#### Reactie:

Bestemmingsplan Waterside III maakt de bouw van een nieuwe woontoren mogelijk. Tijdens de vergunningverlening wordt naar de bouwmethode gekeken en het bouwveiligheidsplan. In de omgevingsvergunning wordt voorgeschreven hoe er te werk moet worden gegaan en hier wordt tijdens de bouw door de gemeente toezicht op gehouden. De projectontwikkelaar is eindverantwoordelijk voor de uitvoering en, indien er tijdens de bouw toch schade optreedt, aansprakelijk voor de geleden schade.

#### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **5. Reclamant 5**

### **5.1 Oud versus nieuw bestemmingsplan**

Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan, waar één vrijstaande woning is toegestaan, staat deze ontwikkeling van 176 appartementen niet in verhouding. De hoogte van het geplande gebouw gaat het huidig uitzicht op de Van Brienoordbrug belemmeren en de huidige voorzieningen van het OV en het wegennet kunnen de toename van het aantal woningen niet aan.

#### Reactie:

In de Nota van Uitgangspunten voor Waterside II en III is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de aansluiting op het dorpsgevoel van de bestaande wijk Waterside 1 en Oud-IJsselmonde, en het benutten van de schaal van de rivier. Het zogeheten 'waterfront' heeft altijd een andere schaal gehad dan het 'dorpshart' Oud-IJsselmonde door de aanwezigheid van grotere loodsen en havens. Deze gronden lenen zich goed voor het bouwen van woningen in een hogere gemiddelde dichtheid.

#### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **5.2 Parkeerbehoefte**

Reclamant verwacht een toename van de parkeerdruk in Waterside en Oud IJsselmonde en stelt dat bij het berekenen van de parkeerbehoefte geen rekening gehouden met de aanwezigheid van meerdere auto's per huishouden en parkeerruimte voor bezoekers van de appartementen, horeca en kantoorgelegenheden.

### Reactie:

Het aantal parkeerplaatsen per woning wordt bepaald aan de hand van de criteria uit de Beleidsregeling Parkeernormen van de gemeente Rotterdam. Hierbij is ook rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bezoekers aan de mogelijke horeca onder in het appartementencomplex. De beoogde sportgelegenheid is alleen bedoeld voor bewoners van het pand en is daarom niet meegenomen.

### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **5.3 Parkeerdruk**

Reclamant stelt dat de parkeerdruk gaat toenemen omdat rond het gebied van Waterside en Oud IJsselmonde (oost) betaald parkeren komt.

### Reactie:

De invoering van betaald parkeren zal enig effect hebben op de parkeerdruk in gebieden aansluitend aan deze zone. De verwachting is dat het effect niet te merken is in Oud IJsselmonde omdat dit op wat grotere afstand ligt.

### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **5.4 OV**

Huidige OV-voorziening (Aansluiting naar Keizerswaard of Kralingse Zoom) voldoet niet aan de grote hoeveelheid nieuwe bewoners en bezoekers die worden verwacht.

### Reactie:

Over de Oostdijk rijdt alleen door de week en overdag een bus met een halfuurdienst, bus 140. Daarmee is dit gebied matig voorzien van openbaar vervoer. Direct naast Waterside III ligt een halte voor de watertaxi waarmee bewoners en bezoekers zich kunnen verplaatsen. Op ongeveer 1400 meter afstand lopen van Waterside 3 kan de tram genomen worden vanaf de Dwarsdijk.

In de verkeerscijfers en parkeernorm is rekening gehouden met het feit dat dit een locatie is aan de rand van de stad en er dus relatief meer gebruik gemaakt zal worden van de auto.

### Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

## **5.5 Fast Ferry**

Er zijn al te weinig parkeerplaatsen, want een aanlegsteiger voor een Fast Ferry is om die reden in het verleden geweigerd.

### Reactie:

De parkeerbehoefte van de nieuwe woningen wordt op eigen terrein opgelost. Waterside III krijgt een parkeergarage waarin bewoners en bezoekers kunnen parkeren.

Er is geen relatie tussen de parkeerbehoefte van de woningbouw en de parkeerbehoefte van een mogelijke aanlegsteiger voor de Fast Ferry/Waterbus.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

**5.6 Ingang parkeergarage**

De Oostdijk is al dermate druk dat er veel geluidsoverlast en vervuiling is. De bocht op de Oostdijk biedt onvoldoende uitzicht voor mogelijke opstoppingen (door het verkeer dat Waterside III gaat bezoeken), waardoor zeer gevaarlijke situaties gaan ontstaan op deze toch al drukke dijk.

Reactie:

Ten behoeve van de bouw van Waterside III wordt de Oostdijk aangepast zodat afslaand verkeer uit de zuidelijke richting naar Waterside III een eigen afslagstrook krijgt. Hierdoor blijft de doorstroming op de Oostdijk goed.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

**5.7 Herinrichting toegang Waterside I**

De herinrichting van de toegang tot Waterside 1 wordt mogelijk verlegd naar de Spankerstraat, waardoor de verkeersbewegingen van Waterside II via de Solingstraat 25 t/m 31 gaat plaatsvinden. Dat is een smalle straat, waar ook auto's parallel aan de straat geparkeerd staan. Deze parkeerplaatsen worden hoogstwaarschijnlijk verwijderd om snelle doorstroom mogelijk te maken. Reclamant vraagt aandacht om bij herinrichting met alle gezamenlijke onderwerpen rekening te houden.

Reactie:

De reacties in de zienswijzen over de bestaande en verwachte problemen ten aanzien van de doorstroming en parkeergelegenheid zijn helder. Bij de herinrichting van de toegang zal deze informatie worden betrokken.

Voorstel:

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

**5.8 Stil asfalt in verband met verkeersdruk op Oostdijk**

Om geluidhinder vanwege de hiervoor geschetste toename van het verkeer te voorkomen vraagt reclamant om maatregelen deze geluidhinder te voorkomen. Stil asfalt of alternatieve routes voor zwaar verkeer zijn dan opties die kunnen worden meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

Reactie:

De Oostdijk is een weg op een dijk van het Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap is daarom ook eigenaar van deze weg en verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg. Niet alle wegen zijn geschikt voor stil asfalt. Het is de gemeente niet bekend of de Oostdijk geschikt is en wat de onderhoudsplannen zijn van het Hoogheemraadschap.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.