

Zienswijzenrapportage ontwerpbestemmingsplan De Kaai

Het ontwerpbestemmingsplan De Kaai heeft van 22 december 2023 tot en met 1 februari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 14 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mondelinge zienswijzen in te dienen.

Hieronder volgt een korte samenvatting van de ingediende zienswijzen en een reactie daarop.

Zienswijze 1

1.1 Voorzieningenniveau

Samenvatting van de reactie

Met de toekomstige verdubbeling van het aantal inwoners in de wijk zullen er ook meer medische voorzieningen, basisscholen, sportvoorzieningen, voorzieningen voor jongeren, winkels voor dagelijkse levensbehoeften en dergelijke bij moeten komen. Daar is een tekort aan.

Reactie

Er wordt in de zienswijze terecht aandacht gevraagd voor het voorzieningenniveau in de wijk. De gemeente is zich ervan bewust dat de Kop van Feijenoord in transitie is, waarbij onder meer drie industrieterreinen – waaronder het plangebied De Kaai – worden herontwikkeld. Zoals in de toelichting bij het bestemmingsplan (zie bijvoorbeeld paragraaf 3.2) is opgemerkt, is het in het kader van deze transitie van belang dat het voorzieningenniveau meegroeit met de woningbouwontwikkeling in het gebied. Dit is een aandachtspunt dat niet alleen geldt voor het plangebied De Kaai, maar voor de hele wijk. De gemeente zal hier de komende maanden en jaren in afstemming met de inwoners en gebruikers van het gebied verder invulling aan geven zodat het voorzieningenniveau in de pas blijft lopen met de ontwikkeling van de wijk.

Op het niveau van het plangebied De Kaai biedt de herontwikkeling een uitgelezen mogelijkheid om de verbinding tussen het voormalige bedrijfsterrein en de wijk ernaast te verbeteren. In het Ambitiedocument De Kaai (bijlage 3 bij het bestemmingsplan) is nadrukkelijk opgenomen dat het gebied onderdeel van de wijk kan worden door een hoog voorzieningenniveau aan het programma toe te voegen. Circa 10% van het beoogde programma bestaat uit niet-woonfuncties, waaronder betaalbare bedrijfsruimte, horeca en maatschappelijke voorzieningen. De verbinding met de wijk zal daarnaast worden versterkt door de inrichting van de kades als nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte en de toevoeging van groenvoorzieningen.

Het bestemmingsplan 'De Kaai' komt aan de genoemde ambities tegemoet doordat voor het grootste gedeelte van het plangebied een gemengde bestemming is opgenomen waarin naast woningbouw ruimte is voor onder meer kantoren, dienstverlening, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen. Om een mix van verschillende functies te bevorderen zijn in de regels van het bestemmingsplan diverse maximale metrages per functie opgenomen. De realisatie van een aantrekkelijk, openbaar toegankelijke openbare ruimte wordt met het bestemmingsplan mogelijk gemaakt met de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" die aan groot gebied langs het water is toegekend.

In het bestemmingsplan is op de hiervoor geschetste wijze rekening gehouden met de relatie tussen het plangebied en de omliggende wijk. Het bestemmingsplan voorziet voor De Kaai in voldoende ruimte voor voorzieningen die mede ten dienste van de wijk ernaast zullen staan. De toekomstige doorontwikkeling van het totale voorzieningenniveau in de wijk Kop van Feijenoord staat op zichzelf los van dit bestemmingsplan, maar is voor de gemeente een aandachtspunt waaraan in bredere context invulling zal worden gegeven.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.2 Sociale huur

Samenvatting van de zienswijze

De provincie Zuid-Holland heeft bepaald dat twee derde van het aantal te realiseren woningen betaalbaar dient te zijn en de helft sociale huur. Los van het feit dat hier niet aan wordt voldaan, is het aantal sociale huurwoningen juist sterk verminderd in de wijk in de afgelopen periode. Op wijkprofiel.rotterdam.nl is te zien dat de vraagdruk voor grotere sociale huurwoningen in de wijk zeer groot is.

Reactie

De locatie is gelegen in de Wijk Feijenoord. In deze wijk bestaat al een groot aandeel van de woningvoorraad uit sociale woningen (circa 90%). Door de eenzijdigheid van de woningvoorraad zijn mogelijkheden voor doorstroming binnen of in de wijk beperkt. Met het toevoegen van andere typen sociale huurwoningen, middensegment woningen huur- en koopwoningen kan de wijk haar bestaande bewoners beter accommoderen, de bewoners binnen de wijk vasthouden en nieuwe bewoners aantrekken. Opgemerkt wordt dat in de stap van het Ambitiedocument naar het Masterplan het percentage betaalbaar is verhoogd van 50% naar 60%. Betaalbaar bestaat uit 10% sociaal en 50% middeldure huur / koop.

Doelstellingen met betrekking tot betaalbare woningen gelden voor de stedelijke bouwprogrammering als totaal. Individuele bouwplannen kunnen hiervan afwijken, om maatwerk te bieden aan de opgave in een gebied. Ook kan het aandeel betaalbaar uit wisselende verhoudingen van woningen in het sociaal en middensegment bestaan. In wijken met veel sociale huur in de huidige woningvoorraad, legt Rotterdam bij nieuwbouwplannen - zeker bij functieverandering naar wonen - meer de nadruk op het middensegment. Zo ook in de wijk Feijenoord.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.3 Stedenbouwkundige opzet

Samenvatting van de reactie

De indiener van de zienswijze stelt voor de hoogbouw naar de punt te verplaatsen, zodat de hoogste gebouwen geen zon wegnemen van de overige bouw/woningen en groenvoorzieningen. Daarmee wordt tevens het beeld van het massieve Brug-gebouw gebroken en is er dan de mogelijkheid om lagere bouw te realiseren aan de zuidelijke kant met een opener karakter naar de wijk.

Reactie

In de stedenbouwkundige opzet is zeer bewust de hogere bebouwing gesitueerd in het hart van het complex en niet aan de kadezijde zoals de indiener van de zienswijze voorstelt. Ook is bewust voor een meer 'gesloten' karakter van de ontwikkeling in de opzet gekozen. De motivatie daarvoor is meerledig:

- Juist voor een prettig en passend verblijfsklimaat op zowel de kade als in het binnengebied is deze situering zoals deze mogelijk wordt gemaakt wenselijk: het windklimaat en bezonning zijn met deze invulling beter op de kade, wat de belangrijkste recreatief te gebruiken en representatieve openbare ruimte van de ontwikkeling is. Het binnengebied is schaduwrijker, wat prettig is in de steeds heter wordende zomers. Bovendien past meer schaduw bij het gewenste karakter van de stegen, die als referentie de huidige 'donkere' logistieke straten in het fabriekscomplex hebben.
- Het bruggebouw is en blijft vanuit de omgeving juist beter zichtbaar en behoudt meer zijn bijzondere positie/plek in het waterfront wanneer de hogere bebouwing in het midden van het complex gesitueerd is. Stedenbouwkundig is daar zorgvuldig een afweging over gemaakt.
- De Kaai wordt gerealiseerd op het terrein van de voormalige Unileverfabriek, die daar meer dan 100 jaar als gesloten bastion in bedrijf is geweest. Het gesloten karakter, die medina van de margarine, zoals omschreven in de cultuurhistorische verkenning (zie ook bijlage 4 behorend bij de toelichting), is een waarde en eigenheid die meegenomen is in de planuitwerking voor de nieuwe buurt. Hoewel er wel degelijk een aantal nieuwe routes door de buurt en verbindingen met de omgeving gerealiseerd worden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.4 Openbaar vervoer

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze ziet graag meer en betere busverbindingen vanuit de uithoeken van de wijk naar de ov-knooppunten. Het plan gaat nu uit van fietsende en lopende bewoners die met het openbaar vervoer verder reizen. Dat zal in de praktijk niet het geval zijn, aangezien er een groot tekort is aan goed bereikbaar openbaar vervoer vanuit de wijk naar ov-knooppunten.

Reactie

De uitbreiding van het OV-netwerk valt op zichzelf niet in de scope van het bestemmingsplan. De bereikbaarheid van het gebied is wel een belangrijk aandachtspunt geweest bij de totstandkoming van het bestemmingsplan, zoals in de toelichting en het Ambitiedocument is toegelicht. Hoewel niet direct noodzakelijk voor het functioneren van het plangebied, is er vanuit de gemeente Rotterdam onder meer een duidelijke wens om aanpassingen door te voeren in het openbaar vervoernetwerk zodat de Kop van Feijenoord beter bediend wordt in de toekomst. De verbetering van het openbaar vervoer is een separaat lopend proces.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.5 Aangepast verkeersplan ontbreekt

Samenvatting van de zienswijze

De fietsstroken zijn te smal en er wordt vaak te hard gereden. Dit zal verergeren met de komst van het plan en de toename van verkeer. Een aangepast verkeersplan voor de wijk ontbreekt nog.

Reactie

De verbetering van de kruispunten van de Nassaukade-Oranjeboomstraat en Roentgenstraat-Oranjeboomstraat zijn inderdaad een aandachtspunten en wordt in een

separaat proces aangepakt. De aanpassing van deze kruispunten is noodzakelijk ook zonder de ontwikkeling van De Kaai. In de uitvoeringsfase wordt gedetailleerd gekeken welke fiets- en voetgangersverbindingen mogelijk verder nog verbeterd kunnen worden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.6 Parkeren

Samenvatting van de zienswijze

De Stampioenwarsstraten zijn ook autovrij. Bewoners parkeren in de omliggende straten. Het is daarom niet realistisch om aan te nemen dat de nieuwe bewoners veel minder auto's zullen hebben en niet in de wijk zullen parkeren. Bewoners uit het Hefkwartier zijn boos dat ze geen recht blijken te hebben op een parkeervergunning. Dat zal met dit plan ook het geval zijn. De indiener van de zienswijze vraagt zich af of rekening is gehouden met bezoekersparkeren.

Reactie

Het parkeren zal bij voorkeur plaatsvinden in de huidige parkeergarage van het Brug- en Kadegebouw. Mocht in de toekomst blijken dat dit niet (volledig) mogelijk is dan dient de parkeerbehoefte van de nieuwbouwwoningen volledig op eigen terrein te worden opgevangen. Dit is gewaarborgd middels een voorwaardelijke verplichting (artikel 13.1 van de planregels) die bepaalt dat in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Toekomstige bewoners van De Kaai krijgen in lijn hiermee geen parkeervergunning om op straat te parkeren. De uitbreiding van De Kaai zal dan ook, conform het parkeerbeleid, niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.7 Groene ruimtes

Samenvatting van de zienswijze

De getijdenuoevers, groen kades, groene pleinen en daken zijn volgens de indiener van de zienswijze essentieel voor het dagelijks opladen in het drukke stadse bestaan. Net als een groene wandelroute langs de kade of door de wijk.

Reactie

Wij delen de mening van de indiener van de zienswijze op dit punt. Daarom zijn in zowel het Ambitiedocument als in het Masterplan deze groene ambities benoemd en zijn deze een belangrijk onderdeel van de plannen. In het ontwerpbestemmingsplan worden deze groene ruimtes daarom ook mogelijk gemaakt (groenvoorzieningen zijn toegestaan ter plaatse van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'). In de aankomende periode van planontwikkeling wordt dit verder uitgewerkt in onder andere ontwerp(en) voor de openbare ruimte. Hiervoor zullen verschillende participatiesessies georganiseerd worden. De indiener van de zienswijze wordt uitgenodigd hieraan deel te nemen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.8 Bouwverkeer

Samenvatting van de zienswijze

De bouw van het Bruggebouw, het Hefkwartier hebben tot veel drukte in de Roentgenstraat geleid. De indiener van de zienswijze stelt voor om de aanvoer van bouw materiaal over water te organiseren. Dat geeft veel rust in de wijk.

Reactie

De door de indiener van de zienswijze aangevoerde zorg over de overlast van bouwverkeer heeft niet direct betrekking op wat het bestemmingsplan uiteindelijk mogelijk maakt, maar op een uitvoeringsaspect. Op grond van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt met uitvoeringsaspecten geen rekening gehouden bij de beoordeling van het bestemmingsplan zelf (zie bijvoorbeeld ABRvS 19 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1983).

Het voorgaande betekent niet dat het beperken van overlast tijdens de bouw fase niet een belangrijk aandachtspunt is. In het bouwveiligheidsplan dat (in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteit bouwen) voor het bouwplan wordt opgesteld moet een uitgebreide omschrijving geven van de aan- en afvoerroutes tijdens de realisatie. Deze routebeschrijving(en) van logistieke aan- en afvoerroutes worden door ontwikkelaar vooraf gecommuniceerd met de gecontracteerde onderaannemers en leveranciers. Tijdens de bouw fase zal regelmatig overleg plaatsvinden met de verantwoordelijken binnen de gemeente, omwonenden en andere belanghebbenden. Bijzondere transporten van aan- en afvoer van groot materieel van bijvoorbeeld de montage en demontage van torenkranen, zullen in nauw overleg met de gemeente per geval worden besproken.

Gedurende de ontwikkelings- en bouwvoorbereidingsfase worden diverse onderzoeken uitgevoerd om onder andere trillings- en geluidsoverlast te voorkomen voor de omgeving. Daarnaast zal onderzoek worden uitgevoerd hoe de bouwlogistiek, aan en afvoer van bouwmaterialen, parkeervoorzieningen voor personeel en dergelijke het beste kan worden ingevuld voor het gehele project om overlast naar de omgeving te beperken. Qua aanvoer van materialen wordt tevens onderzocht in hoeverre aan- en eventueel afvoer van bouwmaterialen over het water kan plaatsvinden.

Voordat de bouw daadwerkelijk zal starten, wordt een bouwkundige opname van de omliggende gebouwen uitgevoerd conform de eisen van de verzekeringsmaatschappij. Bij de fasering, zoals opgenomen in het Masterplan, is tevens nagedacht hoe de geluidsoverlast kan worden verminderd gedurende de bouwactiviteiten. Daarom wordt begonnen met het realiseren van de gebouwen gelegen aan de Nassaustraat en de Roentgenstraat. Op deze manier vormen de nieuwe gebouwen een natuurlijke geluidsbuffer voor de overige nog te realiseren gebouwen gelegen naar het water toe. Verder zullen verschillende fasen gelijktijdig gebouwd worden of elkaar deels overlappen om de bouw tijd zoveel als mogelijk te verkorten.

De participatie wordt gecontinueerd, ook over dit onderwerp. In aanloop naar en tijdens het bouwproces worden belanghebbenden betrokken bij en geïnformeerd over de plannen voor het ontwerp van de buitenruimte, de bouwlogistiek en de gebouwen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2

2.1. Dichtheid

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat de grote dichtheid van dit plan haaks staat op het karakter van de wijk, een rustige woonwijk in de luwte van het stadscentrum, met een lage dichtheid.

Reactie

Inderdaad wijkt de dichtheid van De Kaai af van de gemiddelde dichtheid van wijk Feijenoord. Daaraan ligt echter een zorgvuldige afweging ten grondslag waarin mede rekening is gehouden met de locatie en de woningbouwbehoefte in Rotterdam. De wijk Feijenoord ligt in de binnenstad op 2 oevers, aan de weidse Nieuwe Maas en is redelijk goed ontsloten; bij uitstek een plek om te verdichten zoals ook in de Rotterdamse Omgevingsvisie vastgelegd is. De hogere dichtheid bij De Kaai vormt geen bedreiging voor het karakter van de rustig-stedelijke woonomgeving in overige delen van wijk Feijenoord, evenmin zoals het voormalige fabriekscomplex dat deed. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.1. Samenhang met andere ontwikkelingen / Dichtheid

Samenvatting van de zienswijze

Nut en noodzaak van deze dichtheid (de hoeveelheid woningen) op juist deze locatie is ten onrechte niet bekeken in samenhang met andere toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, zoals Rijnhaven, Piekstraat en Feyenoord City. Voor het Eiland van Feijenoord en haar bewoners is het van belang om deze ontwikkelingen in samenhang te bezien.

Reactie

De integrale visie op de ontwikkeling van de stad is vastgelegd in de Rotterdamse omgevingsvisie. Deze Omgevingsvisie is één van de documenten waarin verschillende ontwikkelingen in de stad in samenhang worden bezien. De door de indiener van de zienswijze omschreven ontwikkelingen zijn aangeduid als verstedelijkingslocaties, allen onderdeel van de binnenstad op 2 oevers (op Feyenoord City na). In al die ontwikkelingen vindt een vergelijkbare verdichting naar gemengde buurten in de binnenstad op Zuid plaats met veel woningbouw.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.2. Strijd met Woonvisie

Samenvatting van de zienswijze

Het plan is in strijd met de Woonvisie waarin bepaald is dat Rotterdam meer aantrekkelijke woonmilieus wil creëren en versterken met aandacht voor kindvriendelijkheid. Dat zou op deze locatie kunnen worden bereikt door meer gezinswoningen toe te voegen en versterking van het profiel als kindvriendelijke wijk.

Reactie

Woningen, voorzieningen en buitenruimte gaan hand in hand. Wat betreft woningtypologie voorziet De Kaai in gezinswoningen, echter niet in de vorm van rijwoningen maar gestapeld. Het project kent een mix van compacte en ruime appartementen, gelegen aan en rond autovrije pleinen en straten. In een aantrekkelijk

vormgegeven, stedelijke woonomgeving kunnen ouders elkaar ontmoeten en kinderen veilig spelen. Zo versterkt het plan het profiel als kindvriendelijke wijk.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.3. Toename verkeer

Samenvatting van de zienswijze

Een verdubbeling van het aantal voertuigen in de wijk zal meer onveiligheid creëren in de woonstraten waar gezinnen wonen met kinderen. En dan zijn de ontwikkelingen in de Piekstraat nog niet eens meegenomen. Dit probleem kan worden verminderd door het aantal woningen en functies te verlagen in het bestemmingsplan.

Reactie

De realisatie van De Kaai zal leiden tot een toename van het aantal motorvoertuigen op de omliggende wegen. Zoals blijkt uit het verkeersonderzoek van Royal Haskoning DHV zal de toename van het verkeer echter niet leiden tot een te hoge verkeersintensiteit. De wegen hebben voldoende capaciteit om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. Dat laat overigens onverlet dat de ontsluiting van woongebieden, waaronder de wijk Kop van Feijenoord, door de desbetreffende gemeentelijke diensten doorlopend in de gaten worden gehouden om te bezien of op bepaalde punten verbeteringen mogelijk, wenselijk of nodig zijn. Zo worden de kruispunten van de Nassaukade-Oranjeboomstraat en Roentgenstraat-Oranjeboomstraat in de toekomst aangepast om het verkeer op een veilige en efficiënte wijze te verwerken. Dit staat op zichzelf echter los van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.4. Lengte bouwperiode

Samenvatting van de zienswijze

Gezien de ervaring met bouwprojecten in de omgeving acht de indiener van de zienswijze het realistischer om uit te gaan van een bouwperiode van 10-15 jaar in plaats van de geschetste vier jaar. Dit zal een onevenredige belasting geven van bouwverkeer op de bestaande woonstraten. Een 'lichter en luchtiger' plan zal sneller gereed zijn en dus minder belastend zijn voor de omgeving.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 1.8. De bouwfase betreft een uitvoeringsaspect dat bij de vaststelling van dit bestemmingsplan niet direct een rol speelt. Er zal niettemin waar mogelijk worden gestreefd naar beperking van de overlast.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.5. Parkeren

Eén van de mogelijke parkeeroplossingen is een nieuwe bovengrondse parkeervoorziening die zal worden ontsloten via de Roentgenstraat. De indiener van de zienswijze gelooft niet dat deze straat deze belasting aan kan. Deze optie is in het verkeerskundig onderzoek niet onderzocht. Daarnaast is niet bepaald dat parkeren uit het zicht moet worden gerealiseerd, terwijl dat bij andere plannen de norm is. Ten slotte is bezoekersparkeren niet in kaart gebracht, terwijl duidelijk is dat de geplande functies een aantrekkingskracht zullen hebben op auto's die in de buurtstraten zullen willen parkeren.

Reactie

De eventuele ontsluiting van de parkeergarage op de Roentgenstraat zal leiden tot een toename van het verkeer op de Roentgenstraat. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat dit niet zal leiden tot een overschrijding van de maximale wenselijke capaciteit van de weg.

Het parkeren wordt geheel opgelost op eigen terrein van De Kaai en zal niet leiden tot een verhoogde parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied. Toekomstige bewoners van de Kaai krijgen geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

Het kruispunt van de Roentgenstraat – Oranjeboomstraat zal in de toekomstige situatie aangepast worden om de situatie zo optimaal mogelijk te laten functioneren. In alle gevallen wordt ernaar gestreefd parkeren in de bebouwing op te lossen, zodat het parkeren grotendeels uit het zicht zal plaatsvinden. Regulier parkeren op maaiveld wordt vooralsnog niet voorzien.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.6. Daglicht lagergelegen verdiepingen

Samenvatting van de zienswijze

De lagergelegen verdiepingen van het bouwplan zelf (6 à 7 verdiepingen) hebben maar een matige kwaliteit als het gaat om daglicht. Er is ten onrechte gekozen voor kwantiteit boven kwaliteit.

Reactie.

De regels voor voldoende daglicht in bouwwerken (nieuwbouw) zijn opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De eisen verschillen per gebruiksfunctie en soort ruimte. Bij de omgevingsvergunningaanvraag voor de bouwactiviteit zal aan deze regels getoetst moeten worden. In het stedenbouwkundig plan is gezocht naar de meest optimale inpassing van het beoogde programma op deze locatie, rekening houdend met o.a. de historische structuur van het omliggende gebied, behoud van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en de indeling van openbaar gebied. Zo is onder meer gekozen om de meest publieke en collectieve functies onder te brengen in een duidelijk herkenbare plint. Wij zien geen redenen om te twijfelen aan de stedenbouwkundige opzet voor het beoogde programma in relatie tot daglichttoetreding. Voor wat betreft de stedenbouwkundige keuzes wordt verwezen naar de reactie onder punt. 1.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 3

3.1 Communicatie

Samenvatting van de zienswijze

De communicatie over de terinzagelegging is zeer slecht. Op de tijdlijn op de website van de ontwikkelaar en in de uitnodiging voor de info avond staat niks vermeld over het feit dat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd en dat zienswijzen kunnen worden ingediend.

Reactie

De terinzagelegging is op de gebruikelijke wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt. De terinzagelegging is bekend gemaakt in het digitale Gemeentebblad www.officiëlebekendmakingen.nl/gemeentebblad en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Van deze officiële bekendmaking is in week 1 van 2024 een bericht geplaatst in de Havenloods Zuid. In deze bekendmakingen is steeds vermeld hoe een zienswijze kon worden ingediend.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.2 Geluid

Samenvatting zienswijze

De combinatie gebouw aan de Koopvaardijhof, het water en bebouwing aan de overzijde zorgt voor een klankkast, waardoor sprake is van extra geluidhinder. De indiener van de zienswijze verzoekt derhalve om aan te tonen dat het voorgestelde bouwvolume en de functies niet tot een verslechtering van de geluidbeleving voor de woningen aan het Koopvaardijhof leidt en hierbij rekening te houden met het effect van het water.

Reactie

Tot voor kort was het terrein in gebruik als bedrijventerrein met alle bijbehorende geluid. De geluidproductie werd begrensd door in de milieuvergunning vastgelegde geluidruimte. Daarbij waren activiteiten tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. Met de beoogde invulling van De Kaai worden activiteiten t/m milieucategorie 2 toegestaan. In een gemengd gebied geldt hiervoor een richtafstand van 10 meter. De woningen van aan het Koopvaardijhof liggen op minimaal 160 meter afstand van de nieuwe bedrijfsfuncties. Daarmee wordt ruimschoots aan de van toepassing zijnde richtafstand voldaan

In het bestemmingsplan is in artikel 5.4.1 een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geborgd dat de beoogde horeca-activiteiten met bijbehorende terrassen moeten voldoen aan bepaalde geluidgrenswaarden. De woningen die dicht bij de terrassen liggen, zijn maatgevend voor het gebruik van de terrassen. De nieuwe woningen in het plan De Kaai liggen op veel kortere afstand van de terrassen dan de woningen aan de Koopvaardijhof. Hiervoor geldt zodoende dat aan de geluideisen zal worden voldaan ter plaatse van de woningen aan de Koopvaardijhof.

Aangezien binnen de ontwikkeling van De Kaai wordt voorzien in woningen zijn deze nieuwe geluidgevoelige bestemmingen maatgevend voor de gebruiksmogelijkheden van de bedrijfsmatige activiteiten. In dat kader zal bijvoorbeeld aan voornoemde voorwaardelijke verplichting moeten worden voldaan en zal tevens moeten worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. Dit betekent dat als de nieuwe bedrijven voldoen aan de geluidseisen uit het Bkl ter plaatse van de nieuwe woningen, de nieuwe bedrijven dan ook zullen voldoen ter plaatse van de woningen aan de Koopvaardijhof.

Voorgaande wil niet zeggen dat het geluid niet hoorbaar is ter plaatse van woningen aan het Koopvaardijhof. Wel kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting door activiteiten in het gebied De Kaai bij de woningen aan de Koopvaardijhof ruim onder de wettelijk toelaatbare waarden zullen liggen. Bovendien wordt opgemerkt in de omgeving van het plangebied sprake is van woon- en gemengde gebieden waarbinnen dezelfde

functies al mogelijk zijn waar voorliggend bestemmingsplan in voorziet. Het gaat daarbij om activiteiten met maximaal een milieucategorie 2.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.3 Overlast terrassen

Samenvatting van de zienswijze

Om de overlast van terrassen te beperken verzoekt de indiener van de zienswijze om aan artikel 6.3.2 een lid toe te voegen waarin wordt bepaald dat terrassen tot maximaal 23.00 uur gebruikt mogen worden. De indiener heeft tevens bezwaar tegen horeca categorie 3, 24-uurshoreca of harde achtergrondmuziek.

Reactie

In artikel 5.1 is bepaald dat horeca is toegestaan van de categorieën 1 en 2. In de begripsbepalingen is te lezen dat dit daghoreca betreft (geopend tussen 7.00 en 23.00 uur) en avond- en nachthoreca zonder geluid. Deze laatste vorm van horeca mag 24 uur per dag geopend zijn, niet meer dan achtergrondmuziek ten gehore brengen en een terras exploiteren gedurende beperkte openingstijden. Daarnaast is in artikel 5.4.1 en 6.5.1 een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat gebruik van horeca alleen is toegestaan indien is aangetoond dat de geluidbelasting op gevels van woningen aan bepaalde geluideisen voldoet. Deze regels en voorwaarden zijn voldoende om geluidoverlast van horeca of terrassen te beperken.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.4 Cultuurhistorie

Samenvatting van de zienswijze

Door de hoogtes in het bestemmingsplan worden het beschermde stadsgezicht Noordereiland en het iconische Brug-gebouw aan het zicht onttrokken. De hoogtes maken geen verbinding met de historische bebouwing en sluiten niet aan bij de nieuwbouw van het Hefkwartier.

Reactie

De ontwikkeling van De Kaai en de gekozen bouwhoogtes zoals opgenomen in het bestemmingsplan ontnemen vanuit de openbare ruimte nergens het zicht op het beschermd stadsgezicht Noordereiland. De huidige bebouwing doet dat met de huidige bouwhoogte ook al. De nieuw voorgestelde bouwhoogte ontnemt wel het zicht op (delen van) het Bruggebouw. Op de positionering van die bouwhoogtes is uitvoerig gestudeerd om aan de ene kant een hoogwaardig nieuwbouwprogramma te kunnen realiseren en tegelijkertijd het Bruggebouw toch nog zo veel en eigenstandig als mogelijk zichtbaar te laten zijn. Het zicht dat conform het bestemmingsplan ontnomen wordt (dan wel mag worden), heeft de gemeente na een zorgvuldige afweging van de betrokken belangen als acceptabel beoordeeld. De bebouwing sluit wel degelijk qua maat en schaal aan op de wandbebouwing langs de Stieltjes- en Nassaukade waar o.a. het Hefkwartier gerealiseerd is en wordt. Langs die kades is de bouwhoogte hoger dan in de wijk, waar 4-5 bouwlagen gangbaar zijn.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.5 Bouwhoogten

Samenvatting van de zienswijze

Voor de bouwhoogten wordt verwezen naar de verbeelding. Dit komt in de toelichting echter niet terug. De indiener van de zienswijze verzoekt om in de regels expliciet te verwijzen naar figuur 3.16 uit de toelichting.

Reactie

Het plan is op de gebruikelijke wijze opgesteld. De regels van het plan, in dit geval artikelen 4.2.2 en 5.2.2, verwijzen naar de maximale hoogte zoals aangegeven op de verbeelding. Met de verbeelding wordt bedoeld de bij het plan behorende plankaart die digitaal in te zien is op de websites Regels op de kaart of ruimtelijkeplannen.nl. De toelichting staat hier los van. Daarbij is in de juridische planbeschrijving (paragraaf 3.4) van de toelichting wel degelijk aangegeven dat gebouwen zijn toegestaan binnen het bouwvlak en dienen te voldoen aan de opgenomen maatvoeringsaanduidingen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.6 Verkeer

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze vindt dat eerst aangetoond moet worden dat een goede verkeerssituatie gerealiseerd kan worden, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Het verzoek is om aan het bestemmingsplan een bijlage toe te voegen waaruit blijkt hoe het kruispunt Nassaukade/Oranjeboomstraat ook in de toekomst goed kan blijven functioneren.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het kruispunt Nassaukade – Oranjeboomstraat goed kan functioneren indien gebruik gemaakt wordt van een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De aanpassing van dit kruispunt zal separaat aan het bestemmingsplan uitgevoerd zal worden los van de planontwikkeling van De Kaai. In dat kader wordt opgemerkt dat voor het aanpassen van het kruispunt geen planologische procedure nodig is en dat deze aanpassing reeds op de prioriteitenlijst van de gemeente is opgenomen. De exacte uitvoering van deze aanpassing wordt nog nader uitgewerkt.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.7 Geprojecteerde woningen

Samenvatting van de zienswijze

In de toelichting wordt vier keer gesproken van 'geprojecteerde woningen'. Onduidelijk is om welke woningen het gaat.

Reactie

In de toelichting wordt de term 'geprojecteerde woningen' gebruikt in relatie tot het akoestisch onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Het gaat dan om woningen die voorzien zijn, maar feitelijk nog niet aanwezig zijn doordat deze nog niet gerealiseerd zijn. 'Geprojecteerde woningen' zijn bijvoorbeeld de woningen die in de toekomstige situatie binnen het plan De Kaai beoogd zijn.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.8 Bouwgeluid

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze verzoekt de gemeente om afspraken te maken met de ontwikkelaar over maatregelen om de geluidsoverlast in de bouwfase te beperken. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan het plaatsen van geluidschermen (ook richting water), boren van palen i.p.v. heien en bouwlogistiek via stillere voertuigen.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 1.8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 4

De indiener van zienswijze 4 is JEX Technology Group BV, huurder van het kantoorgebouw De Brug.

4.1 Bouwhoogte

Samenvatting van de zienswijze

Het plan, met name de hoogte van het plan, is funest voor de iconische uitstraling van het gebouw De Brug en ontnemt de zichtbaarheid van de indiener van de zienswijze. Deze heeft grote investeringen gedaan om in dit markante zichtbare gebouw haar kantoor te kunnen vestigen.

Reactie

De ontwikkeling van De Kaai en de gekozen bouwhoogtes zoals opgenomen in het bestemmingsplan nemen inderdaad een deel van de thans volledig vrije zichtbaarheid van De Brug (hierna Bruggebouw) weg. Op de positionering van die bouwhoogtes is uitvoerig gestudeerd om een balans te vinden tussen het faciliteren van de nieuwbouwwontwikkelingen en een zorgvuldige inpassing waarmee het Bruggebouw zo veel en eigenstandig als mogelijk zichtbaar kan blijven. Zo is bewust gekozen geen hoogteaccent(en) aan de westzijde te situeren, waardoor vanaf het centrum en de stadsbruggen het Bruggebouw volledig zichtbaar blijft (de hoogbouw is daarachter gepositioneerd/zichtbaar). Hogere bouwhoogtes dan het Bruggebouw zijn aan de oostzijde mogelijk gemaakt, waardoor er vanaf de Maasboulevard inderdaad geen onbelemmerd zicht op het Bruggebouw meer zal bestaan. Bij de positionering van die bouwhoogtes is anderzijds bewust de zichtlijn op het uitstekend deel van het Bruggebouw over de Nassaukade vrijgehouden omdat dit het meest iconische beeld geeft. Daarnaast is de hoogtezonering zo gekozen dat het Bruggebouw als 'balk' leesbaar en beleefbaar blijft ondanks nieuwbouw ervoor. En vanaf de Maasboulevard een telkens ander interessant beeld oplevert afhankelijk van waar je bent. Hiermee blijft het Bruggebouw het iconische en markant zichtbare gebouw dat het thans is. Het zicht dat op grond van het bestemmingsplan ontnomen mag worden, wordt op basis van een afweging van de verschillende betrokken belangen als acceptabel beoordeeld.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4.2 Windhinder

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze vreest dat de stroming van wind/lucht zodanig zal zijn dat in het gebouw De Brug de turbulentie hoorbaar en voelbaar zal zijn.

Reactie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd conform de handleiding Windhinder en Windgevaar versie april 2023 van de gemeente Rotterdam. De handleiding verwijst voor de toetsing naar de NEN 8100:2006. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 17 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarin zijn de effecten op het windklimaat van de nieuwe bebouwing op voetgangers beoordeeld. Het windhinderonderzoek geeft daarom inzicht in het windklimaat op maaiveldhoogte en niet op grotere hoogte.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4.3 Zon- en daglicht

Samenvatting van de zienswijze

De voorgenomen hoge bebouwing zal een groot deel van het zon-daglicht wegnemen, wat een negatief effect zal hebben op het welbevinden en de prestaties van medewerkers en dus op het succes van de indiener van de zienswijze als onderneming.

Reactie

Hoewel het gemeentelijke Afwegingskader Bezonnig enkel betrekking heeft op woningen, is ook het effect van de bebouwingsmogelijkheden op het Bruggebouw op verzoek van de eigenaar beoordeeld. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er alleen in de ochtend schaduwwerking op treedt op een deel van de oostzijde van het gebouw. Dit effect wordt in de bredere afweging tegen andere betrokken belangen (waaronder het belang van de woningbouw) aanvaardbaar geacht. Voor wat betreft de stedenbouwkundige inpassing wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4.4 Bouwoverlast

Samenvatting van de zienswijze

Door langdurige en luidruchtige bouwwerkzaamheden zal De Brug minder interessant worden om in te werken en zullen medewerkers ernstige hinder ondervinden.

Reactie

Voor wat betreft geluid ten gevolge van de bouw wordt opgemerkt dat dit geen onderdeel is van het bestemmingsplan, maar een uitvoeringsaspect betreft. Er zal in dat verband door de gemeente op worden toegezien dat de overlast tijdens de bouwfase zoveel mogelijk zal worden beperkt. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4.5 Bereikbaarheid

Samenvatting van de zienswijze

Door het plan zal de bereikbaarheid van het gebouw van de indiener van de zienswijzer verminderen. De indiener vreest verslechtering van de verkeerssituatie en onvoldoende maatregelen om het gebouw tijdens de bouw en na de realisatie goed bereikbaar te houden.

Reactie

Voor wat betreft de bereikbaarheid in het algemeen wordt verwezen naar de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de realisatie van het bestemmingsplan niet zal leiden tot onaanvaardbare verkeershinder.

Voor wat betreft de bereikbaarheid gedurende de bouwwerkzaamheden wordt opgemerkt dat dit geen onderdeel is van het bestemmingsplan, maar een uitvoeringsaspect betreft. Er zal in dat verband door de gemeente op worden toegezien dat de overlast tijdens de bouwfase zoveel mogelijk zal worden beperkt. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 5

5.1 Uitzicht en bezonning

Samenvatting van de zienswijze

De plannen zullen uitzicht en zonlicht voor de bewoners aan de Nijverheidstraat zwaar verminderen en dus een negatief effect hebben op het woongenot.

Reactie

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat er voor het noordwestelijk deel van de Nijverheidsstraat een effect plaatsvindt als het gaat om bezonning en schaduw in de periode 18.00-19.00 uur op de toetsingsdatum 21 september. Dit effect wordt in de bredere afweging tegen andere betrokken belangen (waaronder het belang van de woningbouwontwikkeling) aanvaardbaar geacht, mede omdat ook in de nieuwe situatie ruimschoots zal worden voldaan aan het criterium van ten minste 2 bezonningsuren op de toetsingsdatum. Het zicht op het plangebied wijzigt voor een klein deel van de Nijverheidstraat, aangezien hogere bebouwing mogelijk wordt gemaakt. Gezien de afstand van de Nijverheidstraat tot het plangebied en het tussenliggende water van de Nassauhaven zal de ontwikkeling niet tot onevenredige aantasting van het uitzicht van de woningen aan de Nijverheidstraat leiden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 6

Zienswijze 6 is afkomstig van de Fietzersbond Rotterdam en Regio.

6.1 Verkeer Roentgenstraat

Samenvatting zienswijze

De Roentgenstraat wordt door leden van de Fietzersbond gezien als gevaarlijk. De fietsstroken zijn te smal en auto's rijden ondanks de maximumsnelheid van 30 km/uur vaak te hard. Het kruispunt met de Oranjeboomstraat is onoverzichtelijk en gevaarlijk. Naast het bouwverkeer tijdens de bouwphase zullen als dit plan klaar is een paar duizend extra bewoners door de Roentgenstraat moeten komen om in hun wijk te komen. Dat is onmogelijk en gevaarlijk.

Reactie

Het kruispunt van de Roentgenstraat – Oranjeboomstraat zal in de toekomstige situatie aangepast worden. De Roentgenstraat is een erftoegangsweg die suboptimaal is ingericht. De gewenste aanpassing van het profiel maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Het plan van De Kaai is erop gericht om zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets over bijvoorbeeld de Nassaukade. De intensiteit op de Roentgenstraat zal door de planontwikkeling toenemen maar dit valt binnen de maximaal wenselijke capaciteit van de weg.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 7

7.1 Bouwhinder

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze ondervindt hinder van de bouw van het plan die zeker 10 jaar gaat duren. Het betreft dan 10 jaar lang voortdurend af en aanrijden van vrachtwagens, stof, stank en gevaarlijke situaties. In het plan is ten onrechte niets opgenomen over aan- en afvoerroutes van het bouwverkeer. De indiener vindt dat in het plan zou moeten worden opgenomen de aanleg van een haven voor bouwverkeer, zodat de Nassaustraat, Nassaukade en Roentgenstraat worden ontlast.

Reactie

Voor wat betreft de bereikbaarheid gedurende de bouwwerkzaamheden wordt opgemerkt dat dit geen onderdeel is van het bestemmingsplan. Dit betreft een uitvoeringsaspect dat te zijner tijd aan de orde zal komen bij de omgevingsvergunning, waarbij dan specifiek wordt gekeken naar de wijze waarop overlast zoveel mogelijk kan worden voorkomen en tevens wordt gezien welke maatregelen nodig zijn om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7.2 Eén plan voor hele wijk

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze vindt dat een bestemmingsplan voor heel de wijk Feijenoord moet worden gemaakt en niet steeds voor een klein stukje zoals het Mallegat en De Kaai. Alleen op die manier kunnen allerlei ingrepen op het gebied van bouwen, wonen, voorzieningen, verkeer en sociale aspecten in één visie worden gevat. Ook de wijkraad Feijenoord heeft daar al voor gepleit.

Reactie

Het bestemmingsplan ziet toe op de ontwikkeling van De Kaai. Andere ontwikkelingen in de omgeving zijn hier niet in meegenomen worden omdat deze bijvoorbeeld niet dezelfde planning en procedures doorlopen. Dit betekent niet dat de effecten van de ontwikkeling niet in een groter geheel bekeken worden, zoals dit bijvoorbeeld in het verkeerskundig onderzoek is gedaan.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7.3 Woningen voor startende jongeren

Samenvatting van de zienswijze

Er is een tekort aan woningen in de wijk voor startende jongeren. Met dit bestemmingsplan wordt naar nauwelijks een bijdrage aangeleverd.

Reactie

De Kaai bevat zowel sociale als middenhuur woningen. Een deel hiervan is geschikt voor startende jongeren. Als huurders van elders in de wijk Feijenoord naar De Kaai verhuizen, komen die woningen vrij voor andere woningzoekenden. Zo kan de nieuwbouw ook leiden tot aanbod voor startende jongeren in de bestaande wijk.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7.4 Windhinder

Samenvatting van de zienswijze

De windsituatie zal nog verder verslechteren, met name in de Roentgenstraat. Bij de onderzoeken naar windhinder is geen rekening gehouden met de grote kans dat de windkracht toeneemt vanwege klimaatverandering.

Reactie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd conform de handleiding Windhinder en Windgevaar versie april 2023 van de gemeente Rotterdam. De handleiding verwijst voor de toetsing naar de NEN 8100:2006. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 17 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarin zijn de effecten op het windklimaat van de nieuwe bebouwing op voetgangers. Het windhinderonderzoek geeft daarom inzicht in het windklimaat op maaiveldhoogte. Doel van dit onderzoek is om vast te stellen of de windsnelheden tussen de gebouwen acceptabel zijn voor voetgangers en of het nieuwe plan leidt tot een goed woon- en leefklimaat. Het is niet gebruikelijk – en volgens de handleiding – niet noodzakelijk om te onderzoeken wat de gevolgen van eventuele veranderende windkracht door klimaatverandering zijn. Wel wordt met het ontwerp geanticipeerd op toenemende piekbuien, hittestress, langere droge perioden en verlies van biodiversiteit.

De nieuwbouw zorgt er inderdaad voor dat het windklimaat op de Roentgenstraat verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. In de Roentgenstraat ontstaat een klein gebiedje met windklasse D aan de oostzijde. Het windklimaat is hier matig voor doorlopen. Ook ontstaan er gebieden met windklasse C in de Roentgenstraat. Dit is geen probleem voor doorloopgebieden. Daarbij kan het plaatsen van bomen in de Roentgenstraat bijdragen aan een beter windklimaat. Bij windhinderberekeningen wordt geen rekening gehouden met de impact bomen, maar deze kunnen wel een positieve bijdrage leveren aan het windklimaat. De gebieden zijn echter zonder maatregelen geschikt als doorloopgebied. De gemeente heeft de resultaten van het windhinderonderzoek beoordeeld als acceptabel.

Daarnaast wordt opgemerkt dat op dit moment nog onvoldoende gegevens bekend zijn om het effect van klimaatverandering te kunnen kwantificeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7.5 Percentage sociale huur

Samenvatting van de zienswijze

In de toelichting staat dat het percentage sociale huur 10% is. Naast dat dit erg weinig is, staat nergens gedefinieerd tot welk huurbedrag sociale huur is. Het project voldoet niet aan het percentage van 40% sociale huur dat de provincie heeft vastgesteld. Dit plan heeft qua soort woningen geen waarde voor de wens van het college dat er doorstroming zal plaatsvinden, omdat de woningen te duur zullen zijn. Het plan is daarom niet in het belang van de bewoners van de wijk.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 1.2.

Sociale huur zijn gereguleerde woningen, met een prijs onder de liberalisatiegrens (880 euro in 2024). De woningen worden via een corporatie verhuurd. De provincie toetst het aandeel betaalbare woningen over de totale stedelijke bouwprogrammering, het is geen verplichting per individueel bouwplan. Dit biedt mogelijkheid tot maatwerk per plan: een afwijkend aandeel betaalbaar en/of andere verhoudingen tussen sociaal- en middensegment daarbinnen. De Kaai bevat een deel sociaal (10%). Wegens het hoge aandeel sociaal in de wijk, ligt bij De Kaai de nadruk op het middensegment. Met name dit segment biedt kansen voor doorstroming vanuit de wijk, en het is aanvullend op de bestaande woningvoorraad.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 8

Zienswijze 8 is afkomstig van de provincie Zuid-Holland.

8.1 Compensatieplan Bedrijven

Samenvatting van de zienswijze

Aangezien de bedrijfsruimte de afgelopen 10 jaar in gebruik was als bedrijf, moet door de gemeente een compensatieplan worden aangeleverd. Bij het bestemmingsplan ontbreekt het compensatieplan.

Reactie

Er wordt hier gebruik gemaakt van het theoretische overschot/strategische reserve van 17,1 hectare zoals in de regionale bedrijventerreinenstrategie MRDH is benoemd. Het feitelijk aantal m² dat de afgelopen 10 jaar in gebruik was op deze locatie; 12.363 m² vvo. Dit is 1,2 ha, wat afwijkt van de indicatieve grootte van 1,6 ha die is opgenomen in de bedrijventerreinen strategie MRDH.

De onttrekking van het aantal m² is in de MRDH Regionale bedrijventerreinenstrategie opgenomen dat de compensatie uit het regionale theoretisch overschot/ strategisch reserve plaatsvindt. Deze regionale bedrijventerreinenstrategie is bestuurlijk vastgesteld door de MRDH en aanvaard door de provincie. De provincie heeft op ambtelijk niveau bevestigd dat dit voldoende is voor de afstemmingseis.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 9

9.1 Parkeerdruk

Samenvatting van de zienswijze

De parkeerdruk in de wijk is hoog, met name in de avonduren en weekends. Parkeren op een P+R-locatie is geen optie vanwege het gebrek aan goede openbaarvervoer-verbindingen van de wijk naar P+R-terreinen. De indiener van de zienswijze vraagt zich af of de reducties op de parkeereis correct zijn, realistisch en verdedigbaar zijn. Het aantal deelauto's is in de afgelopen jaren ook niet veel veranderd.

Reactie

Het parkeren zal bij voorkeur plaatsvinden in de huidige parkeergarage van het Brug- en Kadegebouw. Mocht dat in de toekomst blijken dat het niet mogelijk is dan wordt de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein opgevangen. De uitbreiding van De Kaai zal dan ook, conform het parkeerbeleid, niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. De bepaling van de parkeerbehoefte is conform het parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam en zal geheel op eigen terrein worden opgevangen. De reducties die worden toegepast passen binnen het beleid en zijn verdedigbaar indien aan alle voorwaarden voldaan wordt. Dit houdt in dat er wel extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden en dat de inzet van deelauto's en MaaS zal worden doorgevoerd binnen het plangebied. Middels een voorwaardelijke verplichting (artikel 13.1 van de planregels) is geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Toekomstige bewoners van De Kaai krijgen geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 10

Zienswijze 10 is afkomstig van Fort Advocaten namens Wisdom, eigenaar van het gebouw Burg & Kade en het pomphuis aan de Nassaukade 5.

10.1 Bestemming Brug & Kadegebouw

Samenvatting van de zienswijze

De bestemming van het gebouw Brug & Kade wijzigt van 'Bedrijf' naar 'Gemengd'. Door de bouwaanduiding 'overkraging' blijft het toegestane gebruik (Bedrijf) voor het gebouw Brug & Kade ongewijzigd. Het is de indiener van de zienswijze niet duidelijk waarom het gebouw niet de bestemming 'Bedrijf' heeft behouden in dit plan. Nu lijkt het alsof de beperking van het aantal vierkante meters kantoor in de bestemming Gemengd ook voor het gebouw Brug & kade geldt. Het plan mag echter geen beperking zijn van de huidige mogelijkheid om de volledige 14.736 m² kantoorruimte van het Brug & Kade gebouw te gebruiken en verhuren als kantoorruimte. De indiener ziet dat graag gewaarborgd in het bestemmingsplan. Daarbij valt op dat het meest noordelijke punt van het Bruggebouw niet is ingekleurd en ook niet is betrokken bij de nadere aanduidingen, zoals het bouwvlak en de kantoorfunctie.

Reactie

Om de gemengde ontwikkeling mogelijk te maken, wijzigt de bestemming van de gronden van het voormalige fabrieksterrein van 'Bedrijf' naar 'Gemengd'. Het Kadegebouw is grondgeboden, valt buiten het fabrieksterrein en behoudt daarom de

bestemming 'Bedrijf'. Het Bruggebouw 'zweeft' echter voor een groot deel boven het voormalige fabrieksterrein en de kade. Om de ontwikkeling op de grond mogelijk te maken is de bestemming van die gronden gewijzigd. Om het gebruik en de rechten van het Bruggebouw niet aan te tasten, is gekozen voor een specifieke bouwaanduiding voor het Bruggebouw waarin de bestemming 'Bedrijf' blijft gelden zoals voorheen. Voor wat betreft het meest noordelijke punt van het Bruggebouw klopt het dat deze niet is voorzien van een bestemming 'Gemengd'. Voor dit deel van de locatie is sprake van een bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied', omdat op maaiveld de gronden als zodanig in gebruik zijn. Dit deel van het gebouw is voorzien van een bouwvlak en tevens van een 'specifieke bouwaanduiding – overkraging 1'. Via artikel 6.2.1 sub c en 6.3.3. sub a is zowel de bestaande bebouwing als het gebruik toegestaan. Volledigheidshalve wordt 6.3.3. sub a aangevuld.

Aangezien voor het Kade & Bruggebouw de bestemming 'Bedrijf' blijft gelden zoals in het huidige bestemmingsplan, valt het gebruik van deze gebouwen niet onder de maximale oppervlaktes die gelden voor de bestemming Gemengd. De regels in het ontwerpbestemmingsplan borgen dat het Brug & Kadegebouw gebruikt kunnen blijven worden zoals onder het huidige bestemmingsplan.

De beperking in artikel 5.3.3. heeft uitsluitend betrekking op de niet-woonfuncties binnen de bestemming 'Gemengd'. Dit betekent dat het bruggebouw hier niet in wordt meegerekend. Het is immers de bedoeling dat het huidige gebruik kan worden voortgezet. Via artikel 5.3.4. is dit geborgd. Per abuis leidt artikel. 5.3.3. onder h in combinatie met artikel 5.3.4 mogelijk tot verwarring. Artikel 5.3.3 onder h zal worden verwijderd en artikel 5.3.4 zal worden aangescherpt.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de regels van het bestemmingsplan als volgt aan te vullen:

- Artikel 5.3.3 onder h zal worden verwijderd.
- Artikel 5.3.4 zal daarnaast als volgt worden aangescherpt *"ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overkraging 1' zijn in de overkragende bebouwing uitsluitend functies behorend bij de bestemming Bedrijf alsmede zelfstandige kantoren conform artikel 4.1 sub c toegestaan. De oppervlaktes van deze functies in de bestaande overkragende bebouwing tellen niet mee bij hetgeen in artikel 5.3.3 is opgenomen."*
- Artikel 6.3.3. wordt als volgt aangevuld: *Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overkraging 1' zijn in de bebouwing uitsluitend functies behorend bij de bestemming 'Gemengd' alsmede zelfstandige kantoren conform artikel 4.1 sub c toegestaan.*

10.2 Gezondheidscentrum / Maatschappelijke voorziening

Samenvatting van de zienswijze

Uit de stukken is niet af te leiden of ergens in het plangebied een gezondheidscentrum wordt geopend, wat toegestaan is onder het gebruik 'maatschappelijke voorziening'. Mogelijk beperkt dit de mogelijkheden van de indiener van de zienswijze om het Bruggebouw in de toekomst te verhuren als medisch dagcentrum, hetgeen nu is aangevraagd voor het Kadegebouw. Deze beperking zou niet mogelijk moeten zijn.

Reactie

De bestemming 'Gemengd' is van toepassing op het gebied dat wordt herontwikkeld. Dat betekent inderdaad dat overal in de bestemming 'Gemengd' maatschappelijke voorzieningen mogelijk zijn, waarbij maximaal 4.000 m² b.v.o. aan een

gezondheidscentrum. Het is niet mogelijk om in een bestemmingsplan ruimte te reserveren voor een bepaalde ondernemer. Mocht in de toekomst blijken dat de maximaal toegestane omvang aan maatschappelijke voorzieningen/gezondheidscentrum niet toereikend is dan kan via een afzonderlijke planologische procedure beoordeeld worden of uitbreiding van de toegestane omvang wenselijk is.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.3 Bestemming Kade- en Bruggebouw

Samenvatting van de zienswijze

De bestemming van het Kadegebouw wijzigt niet, terwijl dit op de begane grond verbonden is met het Bruggebouw. De indiener van de zienswijze verzoekt om dezelfde bestemming op beide gebouwen vanwege de verbondenheid. Gezien de mogelijkheid van een medisch dagcentrum, heeft de indiener de voorkeur voor de bestemming Gemengd, waarbij de beperkingen in oppervlaktes van artikel 5.3.3 niet gelden.

Reactie

Om de gemengde ontwikkeling mogelijk te maken, wijzigt de bestemming van de gronden van het voormalige fabrieksterrein van 'Bedrijf' naar 'Gemengd'. Het Kadegebouw is grondgeboden, valt buiten het fabrieksterrein en behoudt daarom de bestemming 'Bedrijf'. Het Bruggebouw 'zweeft' echter voor een groot deel boven het voormalige fabrieksterrein en de kade. Om de ontwikkeling op de grond mogelijk te maken is de bestemming van die gronden gewijzigd. Om het gebruik en de rechten van het Bruggebouw niet aan te tasten, is gekozen voor een specifieke bouwaanduiding voor het Bruggebouw. Aangezien voor het Kadegebouw en een deel van het Bruggebouw de bestemming 'Bedrijf' blijft gelden zoals in het huidige bestemmingsplan, valt het gebruik van deze gebouwen niet onder de maximale oppervlaktes die gelden voor de bestemming 'Gemengd'. De regels in het ontwerpbestemmingsplan borgen dat het Brug- & Kadegebouw kunnen blijven worden gebruikt zoals onder het huidige bestemmingsplan, zie ook de beantwoording onder 10.1.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de regels van het bestemmingsplan aan te vullen. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 10.1.

10.4 Bezonning

Samenvatting van de zienswijze

Het Brug & Kadegebouw is ten onrechte niet meegenomen in de bezonningsstudies. De wijziging in bezonningsuren heeft namelijk mogelijk invloed op klimaatbeheer en klimaatinstallaties van het Bruggebouw. Ook al geldt het Rotterdams afwegingskader voor bezonning alleen voor woningen, verzoekt de indiener van de zienswijze om het Brug & Kadegebouw toch mee te nemen.

Reactie

Hoewel het gemeentelijke Afwegingskader Bezonning enkel betrekking heeft op woningen, is ook het effect van de bebouwingsmogelijkheden op het Bruggebouw op verzoek van de eigenaar beoordeeld. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er alleen in de ochtend schaduwwerking op treedt op een deel van de oostzijde van het gebouw. Dit effect wordt in de bredere afweging tegen andere betrokken belangen (waaronder het

belang van de woningbouw) aanvaardbaar geacht. Voor wat betreft de stedenbouwkundige inpassing wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.5 Uitzicht en waarde Bruggebouw

Samenvatting van de zienswijze

Het Bruggebouw is 41 meter hoog. Verschillende gebouwen in het plangebied zullen daar met hoogtes van 70 meter en 50 meter boven uit steken. Ten onrechte is in het plan geen aandacht besteed aan de impact die dit heeft op het uitzicht en de waarde van het Bruggebouw.

Reactie

De ontwikkeling van De Kaai en de gekozen bouwhoogtes zoals opgenomen in het bestemmingsplan ontnemen inderdaad een deel van het thans volledig vrije uitzicht vanuit het Bruggebouw. Wij zijn het echter niet eens met de stelling dat daar geen rekenschap van gegeven is, er is op dit punt een zorgvuldige afweging gemaakt, waarbij zowel rekening is gehouden met de belangen die zijn gediend met de herontwikkeling van het gebied als met de beeldbepalende waarde van het Bruggebouw. Op de positionering van de bouwhoogtes is uitvoerig gestudeerd om het Bruggebouw zo veel en eigenstandig als mogelijk zichtbaar en beleefbaar te laten zijn. Zo is bewust gekozen geen hoogteaccent(en) aan de westzijde te situeren, waardoor vanaf het centrum en de stadsbruggen het Bruggebouw volledig zichtbaar blijft (de hoogbouw is daarachter gepositioneerd/zichtbaar). Dat is ook de zijde die het best op de zon georiënteerd is. Hogere bouwhoogtes dan het Bruggebouw zijn alleen aan de oostzijde mogelijk gemaakt, waardoor aan die zijde inderdaad geen volledig onbelemmerd uitzicht op het Bruggebouw zal bestaan. Bij de positionering van de nieuwe hoogteaccenten is echter wel bewust het uitstekend deel van het Bruggebouw over de Nassaukade vrijgehouden wat het meest iconische beeld geeft. Daarnaast is de hoogtezonering zo gekozen dat het Bruggebouw als 'balk' ondanks de nieuwbouw leesbaar en beleefbaar blijft. En er tussendoor vanuit het Bruggebouw (door)zicht op de omgeving mogelijk blijft. Hierdoor blijft volgens de gemeente het belangrijkste (uit)zicht vrij. En is er voldoende (uit)zicht gegarandeerd aan de zijde waar wel hogere bouwhoogte toegestaan wordt. En is en blijft het Bruggebouw dat iconische en goed zichtbare gebouw in het waterfront van de binnenstad dat het thans is. De gedeeltelijke verandering c.q. vermindering van(uit)zicht op het Bruggebouw is door de gemeente in de bredere belangenafweging als acceptabel beoordeeld. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.6 Windhinder

Samenvatting van de zienswijze

In de huidige situatie zorgt de wind soms voor trillingen van het Bruggebouw. Door klimaatverandering nemen stormen en heftige windstoten naar verwachting toe. Ten onrechte is geen onderzoek gedaan naar de windhinder ter hoogte van het Bruggebouw en de balkons van de nieuwbouw.

Reactie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd conform de handleiding Windhinder en Windgevaar versie april 2023 van de gemeente

Rotterdam. De handleiding verwijst voor de toetsing naar de NEN 8100:2006. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 17 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarin zijn de effecten op het windklimaat van de nieuwe bebouwing op voetgangers. Het windhinderonderzoek geeft daarom inzicht in het windklimaat op maaiveldhoogte en niet op grotere hoogte.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.7 Saneringsplan

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze verzoekt om een kopie van het saneringsplan zodra dit gereed is. Daarnaast verzoekt de indiener de gemeente te bevestigen dat de gebruikers van het Brug & Kadegebouw geen overlast zullen ondervinden van de saneringswerkzaamheden.

Reactie

Een saneringsplan dient ter goedkeuring bij de gemeente te worden ingediend, indien de ontwikkelaar voornemens is de werkzaamheden uit te voeren. Bij alle werkzaamheden wordt altijd getracht de overlast voor gebruikers en bewoners in de directe omgeving zoveel als mogelijk te beperken.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.8 Brandveiligheid

Samenvatting van de zienswijze

Uit de toelichting blijkt niet of wordt voldaan de eisen die gesteld worden aan brandveiligheid en blussystemen. De indiener van de zienswijze vraagt zich af in hoeverre hier rekening mee is gehouden.

Reactie

Indien een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend voor de bouwactiviteit, zal het bouwplan worden getoetst aan de eisen voor brandveiligheid. In geval van het bredere ruimtelijke kader dat een bestemmingsplan is, is deze specifieke toets nog niet aan de orde.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.9 Rioleringsstelsel

Samenvatting van de zienswijze

Onduidelijk is of het bestaande rioleringsstelsel voldoende capaciteit heeft om het toekomstig gebruik op te vangen. Het bestaande rioleringsstelsel dient tijdens de bouw en daarna behoorlijk te blijven functioneren zodat gebruikers van het Brug & Kadegebouw hiervan geen hinder zullen ondervinden.

Reactie

Het stedelijk watersysteem overstijgt de wijken, zodat gebiedsgericht wordt gekeken naar het afvoeren van de verschillende waterstromen in de riolering. Hierbij wordt rekening gehouden met de groei van de stad en klimaatontwikkelingen. De gemeente heeft hiertoe het Gemeentelijk Rioleringsplan Rotterdam 2021-2025 opgesteld. Er is geen

reden om aan te nemen dat de riolering toekomstig gebruik niet op zal kunnen vangen, zowel tijdens de bouw als tijdens het gebruik na realisatie van het project.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.10 Bereikbaarheid

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat een goede bereikbaarheid onderdeel zou moeten zijn van het plan en dus eerst moet worden gekeken naar de aanpassing van de kruispunten Nassaukade-Oranjeboomstraat en Roentgenstraat-Oranjeboomstraat. Een verdubbeling van het aantal voertuigen leidt tot verkeersopstoppingen en wellicht tot medewerkers of bezoekers van het Brug & Kadegebouw die te laat zullen komen vanwege slechte bereikbaarheid.

Ook met openbaar vervoer is de bereikbaarheid niet optimaal. De gemeente verwacht dat sprake zal zijn van een beperking van het autogebruik en het gebruik van alternatieve vervoermiddelen toe zal nemen, terwijl de bereikbaarheid als het gaat om openbaar vervoer niet goed is. De indiener van de zienswijze kan deze gevolgtrekking niet volgen.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt dat een aanpassing van de kruispunten Nassaukade – Oranjeboomstraat en Roentgenstraat – Oranjeboomstraat noodzakelijk is en te realiseren is. Dit betreft een separaat proces waarin dit nader uitgewerkt wordt dat losstaat van dit bestemmingsplan. De bereikbaarheid met het OV is een aandachtspunt dat eveneens in een separaat proces wordt opgepakt door de gemeente Rotterdam.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.11 Parkeereis

Samenvatting van de zienswijze

De reductie van 20% op de parkeereis in verband met nabijgelegen OV-halte Rotterdam-Blaak is ambitieus gezien het openbaar vervoer in het plangebied maar redelijk is. Of sprake is van MaaS als reductie van 20% blijkt niet uit het plan. De indiener van de zienswijze vraagt zich af of de theoretische parkeernorm en de theoretische reductie realistisch is. Zeker gezien het feit dat de woningen in een prijssegment zullen vallen, waarin het aannemelijk is dat men ook een auto kan betalen. Indien geen gebruik kan worden gemaakt van de bestaande parkeergarage, is een alternatieve parkeeroplossing in het plangebied nodig. Verzocht wordt te specificeren welke oplossingen de gemeente voor ogen heeft om de parkeerdruk op te vangen, zeker indien blijkt dat de ingecalculerde reducties geen toepassing vinden.

Reactie

Opgemerkt wordt dat in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting is opgenomen waarmee is geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen wordt aangetoond dat conform het gemeentelijke beleid wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De bijgevoegde parkeerbalans is ter illustratie opgenomen om inzicht te geven in de te verwachten parkeerbalans. De mogelijkheid van het gebruiken van de huidige parkeergarage is inderdaad één van de oplossingen. Met het bestemmingsplan wordt het echter ook mogelijk gemaakt om elders te voorzien in parkeergelegenheid wanneer dat nodig blijkt te zijn. Op die manier kan te allen tijde ervoor worden zorggedragen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

De parkeerbehoefte zal geheel op eigen terrein worden opgevangen. De toegepaste reducties zijn conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam. De reductie in relatie tot het OV is toegestaan en er is gerekend met een bandbreedte door ook te kijken naar station Rotterdam Zuid. Ook met een lagere reductie is er nog voldoende restcapaciteit over in de parkeergarage van Unilever. Mocht dit niet mogelijk blijken dan dient de parkeerbehoefte op eigen terrein opgelost te worden.

De reductie voor MaaS mag alleen toegepast worden indien aangetoond wordt dat de inzet hiervan gegarandeerd is voor een periode van ten minste 10 jaar. Aangezien het plangebied gelegen is in een gebied met betaald parkeren kan er geen parkeervergunning worden aangevraagd door toekomstige bewoners voor het nabijgelegen gebied met betaald parkeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.12 Kade

Samenvatting van de zienswijze

De kade zal kwalitatief worden verbeterd, en vergroend volgens de toelichting. Hoe, wanneer en waar is onduidelijk. De indiener van de zienswijze benadrukt het belang van een stevige kade, gedurende de bouw en het gebruik nadien. Enkele jaren geleden zijn er namelijk noodoplossingen getroffen om te zorgen dat het pomphuis op de kade niet in het water zou storten.

Reactie

Een groene invulling van de kade wordt met het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Groenvoorzieningen zijn namelijk ter plaatse van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' toegestaan. Ten behoeve van de concrete invulling zal een inrichtingsplan opgesteld worden voor de gehele openbare ruimte, waaronder de kade. Hierin zal het ontwerp en technische staat van de kade uitgewerkt worden. Dit zal in een separaat participatietraject met de omgeving besproken en opgesteld worden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10.13 Bouwoverlast

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze ziet graag bevestigd en gegarandeerd dat de werkzaamheden zo min mogelijk overlast zullen veroorzaken voor gebruikers van het Kade & Bruggebouw en dat de gebouwen zo goed mogelijk bereikbaar zullen blijven.

Reactie

Voor wat betreft de eventuele overlast gedurende de bouwwerkzaamheden wordt opgemerkt dat dit geen onderdeel is van het bestemmingsplan. In het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal worden aangetoond dat aan de relevante wet- en regelgeving voor wat betreft de bouwwerkzaamheden wordt voldaan. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.8.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 11

11.1 Uitzicht

Samenvatting van de zienswijze

De indieners van de zienswijze hebben bewust gekozen voor de locatie van hun woning, gezien deze vrij uitzicht en voldoende daglicht heeft op de werkkamers op de tweede verdieping. Met dit bouwplan wordt dit uitzicht bebouwd, hetgeen een nadelig effect heeft op het woongenot.

Reactie

Aan de zijde van de Nassaustraat is in het huidige bestemmingsplan geheel dichte bebouwing toegestaan van maximaal 20 meter hoog. In het bestemmingsplan De Kaai zijn naast het bestaande Kadegebouw met een maximale hoogte van 20 meter maximale hoogtes toegestaan van 22 meter, 34 meter en 22 meter. Achter deze bebouwing wordt het Bruggebouw met een hoogte van 41 meter gehandhaafd. Slechts de maximale hoogte van 34 meter van een klein deel van de bebouwing aan de zijde van de Nassaustraat wijzigt substantieel ten opzichte van hetgeen nu is toegestaan. Gezien de onderzoeken bij het bestemmingsplan levert dit echter geen onevenredige nadelige gevolgen op voor de woningen aan de Nassaustraat.

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de woningen aan de Nassaustraat aan de voorzijde door de huidige bestaande bebouwing minder dan 2 uur zonlicht per dag hebben. Het aantal uren zonlicht vermindert, maar de woningen ontvangen wel in totaal 2 uur zonuren aan de voor- en achterkant, daarmee wordt voldaan aan het Rotterdams Afwegingskader voor bezonning.

Door de ontwikkeling en de maximale toegestane hoogtes wijzigt de daglichttoetreding niet, nu er geen muur vlak bij ramen van de woningen aan de Nassaustraat wordt gebouwd, maar de Nassaustraat de nieuwe bebouwing scheidt van de bestaande woningen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.2 Bezonningsonderzoek

Samenvatting van de zienswijze

Volgens de plannen is er geen verlies van woongenot, omdat de woning van de indieners van de zienswijze al minder dan 2 uur zon geniet. Dat is niet correct, daarom wordt verzocht om aanpassing van de plannen waarbij de huidige bezonning gehandhaafd kan worden. De woning aan de Nassaustraat 17 heeft volgens figuur 6 van het bezonningsonderzoek 2 tot 3 uur bezonning, zodat sprake is van een onaanvaardbare verslechtering van het woongenot. Figuur 9 geeft dan weer aan dat er minder dan 2 uur bezonning is. De rapportage spreekt zichzelf tegen.

Reactie

De figuren hebben betrekking op twee verschillende situaties. Op dit punt is dan ook geen sprake van tegenstrijdigheid in de rapportage. Graag lichten we dit nader toe. Figuur 6 uit de bezonningsstudie geeft het aantal uren zon in de bestaande situatie weer. Deze figuur heeft betrekking op de huidige situatie. Ter hoogte van de woning aan de Nassaustraat 17 is sprake van 2-3 uren zon in de huidige situatie op basis van de figuur. Figuur 9 uit de bezonningsstudie geeft daarentegen het aantal uren zon in de nieuwe situatie weer. Dat wil zeggen: de situatie na realisatie van het plan De Kaai. Ter hoogte van de woning aan Nassaustraat 17 is sprake van 1-2 uren zon in de nieuwe situatie op basis van de figuur. Daarmee is sprake van een afname. Het aantal resterende uren zon is aanleiding geweest om

gedetailleerder naar deze situatie te kijken. Daaruit blijkt dat aangezien deze appartementen echter twee kanten hebben en dat ze meer dan twee uur zonlicht ontvangen wanneer de zonuren van de voor- en achterkant worden gecombineerd. Zo wordt voor de woningen voldaan aan het Rotterdamse Afwegingskader.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.3. Parkeerdruk

Samenvatting van de zienswijze

De parkeerdruk is met name 's avonds en in het weekend hoog. Dit zal toenemen met de realisatie van het plan de Kaai. De indieners van de zienswijze willen graag een parkeerdrukmeting aanvragen met een periodieke monitoring in de straten in en direct grenzend aan het Hefkwartier. Zij verwijzen hiervoor ook naar hetgeen in de verkeerstudie is beschreven, namelijk dat onduidelijk is met welke parkeernorm in het verleden de parkeerbehoefte is berekend en wat het huidige gebruik van de parkeergarage is. Geadviseerd wordt om een parkeerdrukmeting uit te voeren.

Reactie

De parkeerbehoefte zal volledig op eigen terrein worden opgevangen. De parkeerdruk in de omgeving zal niet toenemen als gevolg van deze planontwikkeling. In het kader van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit dient – conform de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting – te worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Daarbij krijgen toekomstige bewoners van De Kaai geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.4. Parkeerdruk / Locatietype

Samenvatting van de zienswijze

Het plangebied is aangeduid als locatietype Centrum. De OV-verbindingen zijn echter een stuk minder dan je van een centrumgebied zou mogen verwachten. Resultaat is dat de parkeerdruk dan ook veel hoger is dan je van een centrumgebied zou mogen verwachten. Daarnaast valt het gebied net buiten de milieuzone die in het centrumgebied geldt. Het zou daarom realistischer zijn om uit te gaan van categorie B – stadswijken. Dit zou mee moeten worden genomen in de parkeerdrukmeting.

Reactie

Het locatietype is vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam. Er is geen aanleiding om af te wijken van dit beleid.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.5. Parkeerdruk / Reductiefactoren

Samenvatting van de zienswijze

Een reductie van 20% in verband met de nabijheid van station Blaak is niet realistisch. Hemelsbreed is de afstand 12.00 meter, maar gezien het tussenliggende water ligt station Blaak op 2 kilometer feitelijk te overbruggen afstand. Daarnaast is voor deelauto's en aanbieden MaaS twee keer een korting opgenomen, terwijl dit hetzelfde is, namelijk deelvervoer. De indieners van de zienswijze geven aan dat als men vaker alternatieven voor

de auto zal gaan gebruiken, dit niet automatisch betekent dat men geen auto meer zal bezitten en verzoekt de gemeente om met een representatieve studie de effectiviteit van het aanbieden van deelvervoer een alternatief is voor autobezit.

De reductie door de inzet van extra fietsparkeerplaatsen is niet realistisch. Ook het bezit van een fiets betekent niet dat er geen behoefte meer is aan een auto. Het bezit van een extra fietsparkeerplaats doet niks af aan het feit dat bezoekers nog wel met de auto kunnen en zullen komen.

Reactie

De reductiefactoren zijn toegepast conform het vastgestelde parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam. Dit geldt voor de korting voor het OV, toepassen van deelauto's en MaaS en de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen. Bij de reductie voor het OV is eveneens rekening gehouden met de bandbreedte door ook te rekenen met de reductie ten opzichte van station Rotterdam Zuid. Middels een voorwaardelijke verplichting (artikel 13.1 van de planregels) is geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Toekomstige bewoners en bezoekers van De Kaai krijgen geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.6. Parkeergarage

Samenvatting van de zienswijze

Het plan heeft als mogelijkheid de herbestemming van de bestaande parkeergarage. De indieners van de zienswijze zien in de ontwikkeling van De Kaai juist aanleiding om het gebied her in te richten en zo meer parkeerplaatsen te realiseren (parkeerscenario's B en C). Onduidelijk is of de bestaande parkeergarage een private of openbare parkeergelegenheid wordt. In het tweede geval zou dit ook een potentiële oplossing kunnen bieden voor gasten van het Hefkwartier indien bezoekers hier tegen het gereduceerde bezoekerstarief kunnen parkeren.

Reactie

Indien de parkeergarage niet te gebruiken is om in de parkeerbehoefte te voorzien dan worden er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd op het eigen terrein. Middels een voorwaardelijke verplichting (artikel 13.1 van de planregels) is geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Toekomstige bewoners en bezoekers van De Kaai krijgen geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.7. Autoluw

Samenvatting van de zienswijze

De indieners van de zienswijze vragen zich af waar pakketbezorgers terecht kunnen als het plangebied van De Kaai autoluw wordt. Ze staan namelijk nu al regelmatig fout geparkeerd, hetgeen voor gevaarlijke situaties zorgt. De indieners van de zienswijze verwachten dat de pakketbezorgers in de Nassaustraat zullen gaan staan, omdat daar een voetgangersdoorgang naar De Kaai komt.

Reactie

In het plangebied wordt rekening gehouden met laden&lossen. Aangezien het gebied autoluw wordt zal er zal in een latere fase een ontwerp gemaakt worden met voldoende opstelruimte voor laden&lossen om de omgeving niet te belasten.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.8. Afvalcontainers

Samenvatting van de zienswijze

De huidige afvalcontainers in het Hefkwartier zitten al vaak snel vol, met name door extra afval bij de komst van eerste bewoners. De indiener van de zienswijze vraagt zich af hoe dit opgelost wordt met 1.100 nieuwe eerste bewoners in De Kaai. Het plaatsen van ondergrondse containers op de voor vrachtwagens toegankelijke kade van De Kaai doet volgens de indiener geen afbreuk aan de representatieve waarde.

Reactie

Bij het maken van het inrichtingsplan voor De Kaai zal bepaald worden hoeveel en waar er afvalcontainers geplaatst gaan worden. Het aantal woningen zal leidend zijn voor de hoeveel afvalcontainers er nodig zijn in het gebied. Dit zal tijdens het participatieproces van het inrichtingsplan verder uitgewerkt worden en besproken worden met de omgeving. De opmerking over de komst van eerste bewoners kan hierin meegenomen worden

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.9. Kruispunt Roentgenstraat-Oranjeboomstraat

Samenvatting van de zienswijze

Het kruispunt Roentgenstraat-Oranjeboomstraat heeft dringend aandacht nodig. Dit is nu al bestempeld als een gevaarlijk kruispunt. Dit wordt alleen maar gevaarlijker als hier ook bouwverkeer gebruik van gaat maken.

Reactie

Het kruispunt van de Roentgenstraat – Oranjeboomstraat zal in de toekomstige situatie aangepast worden om het verkeer op veilige en efficiënte wijze af te kunnen wikkelen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.10. Nassaustraart voor bestemmingsverkeer

Samenvatting van de zienswijze

De indieners van de zienswijze en andere bewoners van de Nassaukade zien graag dat de Nassaustraart na voltooiing van het Hefkwartier weer een doodlopend erf wordt voor bestemmingsverkeer. Dat is destijds ook gecommuniceerd. De indieners van de zienswijze vrezen de zeer verhoogde verkeersdruk als de Kaai is gerealiseerd en de Nassaustraart een doorgaande weg wordt voor woningen, commerciële bestemmingen en sluiproute om het kruispunt Roentgenstraat-Oranjeboomstraat te vermijden. Dit past niet in de autoluwe wijk Hefkwartier, zorgt voor gevaarlijke situaties en zorgt voor verkeersopstoppen in de Nassaustraart tijdens evenementen in de Kuip. Een mogelijke ontsluiting van een parkeergarage aan de Nassaustraart is een onevenredige verslechtering van het woongenot, zeker als een prima alternatief voorhanden is, namelijk ontsluiting via de Nassaukade.

Reactie

Ten tijde van de inrichting van het Hefkwartier was de ontwikkeling van De Kaai nog niet in beeld. In het inrichtingsplan voor Kade rondom De Kaai en de Roentgenstraat zal bekeken worden wat de meest wenselijke verkeersontsluiting zal worden voor het totale gebied.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.11. Geluidsnormen Nassaustraat

Samenvatting van de zienswijze

De geluidsnormen in de Nassaustraat komen in de nieuwe situatie boven de voorkeurswaarde van 48 dB. Als lichte slaper, maakt de indiener van de zienswijze zich zorgen over de toekomstige nachtrust en woongenot.

Reactie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (deze is opgenomen als bijlage 10 bij de toelichting). Het plan zorgt ervoor dat op de wegen in de omgeving een toename ontstaat van verkeer. Ook kunnen door de nieuwe gebouwen extra reflecties ontstaan. In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is in het akoestisch onderzoek daarom gekeken naar een mogelijke toename van geluidsbelasting bij de huidige woningen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Nassaustraat tussen de 51 en 56 bedraagt. Als wordt vergeleken met de Wet geluidhinder en een aftrek van 5 dB wordt toegepast volgens artikel 110g, dan ligt de geluidsbelasting bij deze woningen tussen de 46 en 51 dB. Het plan zorgt daarmee voor een acceptabele geluidsbelasting bij deze omliggende woningen, waarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.12. Horeca

Samenvatting van de zienswijze

De plint tegenover de Nassaustraat kan bedrijvigheid tot en met categorie 2 plaatsvinden. Dat kan dus tevens horeca met terras omvatten die tot 01.00/02.00 uur geopend mag zijn. Hoe is het mogelijk bezwaar aan te tekenen indien duidelijk is welke vorm van bedrijvigheid zich daar gaat vestigen? Zorgt dit er tevens voor dat vrachtwagens ten behoeve van bevoorrading om 6.00 's ochtends in onze straat mogen rijden (achteruitrijdende vrachtwagens hebben alarm).

Reactie

In artikel 5.1 is bepaald dat horeca is toegestaan van de categorieën 1 en 2. In de begripsbepalingen is te lezen dat dit daghoreca betreft (geopend tussen 7.00 en 23.00 uur) en avond- en nachthoreca zonder geluid. Deze laatste vorm van horeca mag 24 uur per dag geopend zijn, niet meer dan achtergrondmuziek ten gehore brengen en een terras exploiteren gedurende beperkte openingstijden. Daarnaast is in artikel 6.5.1 een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat gebruik van horeca alleen is toegestaan indien is aangetoond dat de geluidbelasting op gevels van woningen aan bepaalde geluideisen voldoet. Deze regels en voorwaarden zijn voldoende om geluidoverlast van horeca of terrassen te beperken.

Artikel 6.5.1. leidt tot de noodzaak om een omgevingsvergunning aan te vragen voor het gebruik van een deel van de ontwikkeling voor horeca. Voor de betreffende locatie dient dan te worden aangetoond dat de geluidbelasting acceptabel is. Tegen een dergelijke omgevingsvergunning staat voor direct belanghebbenden de mogelijkheid open om een bezwaarschrift in te dienen.

Voor overige bedrijvigheid is geen voorwaarde opgenomen, zodat deze op grond van het bestemmingsplan zonder omgevingsvergunning is toegestaan. In artikel 5.1 wordt het toegestane gebruik genoemd. Dit gebruik wordt qua geluidbelasting passend geacht in een gemengd gebied. Daarbij zullen dergelijke activiteiten moeten voldoen aan de eisen die in het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn opgenomen en zullen omwonenden tijdens de verdere planuitwerking worden geïnformeerd over deze verdere uitwerking van de plannen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

11.13. Evenementen

Samenvatting van de zienswijze

Het organiseren van middelgrote en grote evenementen op de kade is niet verenigbaar met de rustige woonwijk het Hefkwartier. Daarnaast zijn deze evenementen dan slecht bereikbaar vanwege het gebrek aan 'centrum-faciliteiten'.

Reactie

Op deze locatie geldt het bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen niet. Dit in tegenspraak met hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen en er wordt via een ambtshalve wijziging (Zie Nota van Wijzigingen) voorgesteld om dit te corrigeren. Het bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen geldt niet omdat in de oude situatie het hele terrein als 'Bedrijf' bestemd was. De evenementenregeling geldt alleen op bestemmingen voor het openbaar gebied.

In de nieuwe situatie geldt het paraplubestemmingsplan ook niet. Een bestemmingsplan dat later wordt vastgesteld, dient een eigen regeling te bevatten voor het kunnen houden van evenementen.

Stadsbreed wordt door middel van het Beleidskader Evenementen 2019 gestuurd op een spreiding van evenementen over de hele stad waarbij de lusten en lasten worden verdeeld en een goede balans tussen rust en reuring wordt nagestreefd. Omdat straks de kade een nieuw stuk openbaar toegankelijk gebied wordt, wordt voorgesteld hiervoor evenementen mogelijk te maken met een eigen regeling in bestemmingsplan De Kaai. Hierbij wordt aangesloten op de systematiek van bestemmingsplan Parapluherziening Evenementen. Op de kade, dat een nieuw stuk openbaar gebied toevoegt aan de stad, kan door middel van evenementen de cultuurparticipatie worden vergroot in een gebied waar dit nu nog achterblijft.

Door maximaal 1 groot evenement en 2 middelgrote evenementen en 5 kleine evenementen toe te staan per jaar, is dit verenigbaar met een rustige woonwijk. Hierdoor worden evenementen goed over de stad verdeeld en is er een goede balans tussen rust en reuring.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat, om een evenementen daadwerkelijk te kunnen houden, naast de ruimtelijke aspecten ook de regels op grond van de openbare orde dienen te worden afgewogen. Dit laatste blijft plaatsvinden in het kader van de procedure voor een evenementenvergunning op grond van de APV.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren. Wel geeft de zienswijze aanleiding tot het wijzigen van het ontwerpbestemmingsplan, zie daarvoor de in de Nota van Wijzigingen opgenomen ambtshalve wijzigingen onder A.

Zienswijze 12

Zienswijze 12 is afkomstig van De Groene Golf op Zuid.

12.1 Percentage sociale woningbouw

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze vraagt zich af waarom er maar 10% sociale woningbouw is opgenomen in het plan en geen 20%? Daarnaast vraagt de indiener welk beleid de gemeente hanteert om betaalbaar wonen in het middensegment op lagere termijn te garanderen.

Reactie

De wijk Feijenoord telt vrijwel uitsluitend sociale huurwoningen. Dat is waarom in de nieuwbouw op plekken in de wijk, waar nu nog geen woningen staan, minder nadruk ligt op toevoegen van sociaal segment en meer op middensegment. De sociale woningen die worden toegevoegd, hebben een hoger kwaliteitsniveau en bedienen onder andere de vraag van starters. Zo zijn ze aanvullend op het aanbod in de bestaande wijk.

Door de eenzijdigheid van de woningvoorraad zijn mogelijkheden voor doorstroming binnen of in de wijk beperkt. Met het toevoegen van andere typen sociale huurwoningen, middensegment woningen huur- en koopwoningen kan de wijk haar bestaande bewoners beter accommoderen, de bewoners binnen de wijk vasthouden en nieuwe bewoners aantrekken. Opgemerkt wordt dat in de stap van het Ambitiedocument naar het Masterplan het percentage betaalbaar is verhoogd van 50% naar 60%. Betaalbaar bestaat uit 10% sociaal en 50% middeldure huur / koop.

Voor de middensegment huurwoningen geldt een instandhoudingsplicht van 15 jaar. Voor middenkoop geldt hier een zelfbewoningsplicht van 5 jaar met een antispeculatie beding.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12.2 Inhoud bestemming 'Gemengd'

Samenvatting van de zienswijze.

De indiener van de zienswijze vraagt zich af welke voorzieningen in de Kaai komen voor de wijk. Hoe wordt er invulling gegeven aan de bestemming gemengd?

Reactie

De bestemming 'Gemengd' maakt maatschappelijke voorzieningen mogelijk maar ook bedrijfsruimte en horeca. De exacte invulling hiervan wordt uitgewerkt door de ontwikkelaar en zal met de wijk besproken worden zodra hier meer over bekend is.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12.3 Verkeersveiligheid

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze geeft aan dat er zorgen zijn over de verkeersveiligheid op de Roentgenstraat en de kruising bij de Oranjeboomstraat/Roentgenstraat.

Daarnaast geeft de indiener aan dat zij graag een visie wil zien op de toename van het verkeer in het gebied Kop van Feijenoord in ogenschouw met de ontwikkelingen in de omgeving.

Reactie:

De realisatie van De Kaai zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen en motorvoertuigen op omliggende wegen. Uit verkeersonderzoek blijkt dat de toename van het verkeer niet zal leiden tot een te hoge verkeersintensiteit. De wegen hebben voldoende capaciteit om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. De kruispunten van de Nassaukade-Oranjeboomstraat en Roentgenstraat-Oranjeboomstraat worden in de toekomst aangepast om het verkeer op een veilige en efficiënte wijze te verwerken. Dit zal de komende jaren in een inrichtingsplan ontworpen worden en geparticipeerd worden met de wijk.

Voor de bredere visie op mobiliteit in de Kop van Feijenoord en Feijenoord City (waterkantplot en veranda) zal een verkeerscirculatieplan opgesteld worden. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan van de Kaai. De huidige verkeersstudie toont aan dat er geen problemen ontstaan in de wijk ten aanzien van mobiliteit.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12.4 Parkeerdruk

Samenvatting van de zienswijze

De parkeerdruk in de wijk zal toenemen door het plan van de Kaai. Hierbij wordt gesteld dat de reducties op parkeren voor een onrealistisch beeld zorgen.

Reactie:

De bepaling van de parkeerbehoefte is conform het door de raad vastgestelde parkeerbeleid en zal geheel op eigen terrein worden opgevangen. De reducties die worden toegepast passen binnen het beleid en zijn verdedigbaar indien aan alle voorwaarden voldaan wordt. Dit houdt in dat er wel extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden en dat de inzet van deelauto's en MaaS (Mobility as a service) zal worden doorgevoerd binnen het plangebied. De reductie voor MaaS mag alleen toegepast worden indien aangetoond wordt dat de inzet hiervan gegarandeerd is voor een periode van ten minste 10 jaar. De parkeerbehoefte zal geheel op eigen terrein worden opgevangen. De toegepaste reducties zijn conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam. De reductie in relatie tot het OV is toegestaan en er is gerekend met een bandbreedte door ook te kijken naar station Rotterdam Zuid.

Aangezien het plangebied gelegen is in een gebied met betaald parkeren kan er geen parkeervergunning worden aangevraagd door toekomstige bewoners voor het nabijgelegen gebied met betaald parkeren.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12.5 Openbaar vervoer en vergroeningsopgave

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze uit haar zorg over de verbindingen met de bestaande wijk in de openbare ruimte en de daarbij horende vergroeningsopgave.

Reactie

De stedenbouwkundige opzet van het plan is gebaseerd op het cultuurhistorisch onderzoek wat is uitgevoerd. De opzet van de gebouwblokken is een verwijzing naar de historische opzet en productielijnen die in de fabriek aanwezig zijn. Het gesloten karakter van de fabriek wordt hiermee gehandhaafd, maar onderbroken door openingen te creëren richting de bestaande wijk. De verbinding met de wijk wordt ook gezocht in het programma in het plan, wat culturele maatschappelijk aspect krijgt die in verbinding staat met de wijk. Voor de openbare ruimte zal een inrichtingsplan worden opgesteld. Hiervoor zal een participatie traject doorlopen worden met de wijkbewoners.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12.6 Bouwoverlast

De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over mogelijk overlast van het toekomstige bouwverkeer en bouwactiviteiten. Is het aanleveren van bouwmaterialen mogelijk via water?

Reactie:

Gedurende de ontwikkelings- en bouwvoorbereidingsfase worden diverse onderzoeken uitgevoerd om onder andere trillings- en geluidsoverlast te voorkomen voor de omgeving. Daarnaast wordt onderzoek worden uitgevoerd hoe de bouwlogistiek, aan en afvoer van bouwmaterialen, parkeervoorzieningen voor personeel en dergelijke het beste kan worden ingevuld voor het gehele project om overlast naar de omgeving te beperken. Qua aanvoer van materialen wordt tevens onderzocht in hoeverre aan- en eventueel afvoer van bouwmaterialen over het water kan plaats vinden.

De participatie wordt gecontinueerd, ook over dit onderwerp. In aanloop naar en tijdens het bouwproces worden belanghebbenden betrokken bij en geïnformeerd over de plannen voor het ontwerp van de buitenruimte, de bouwlogistiek en de gebouwen. Graag laten wij belanghebbenden meedenken over dit onderwerp.

Conclusie:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 13

Zienswijze 13 is afkomstig van Acibadem, is potentieel huurder van het Kadegebouw aan de Nassaukade.

13.1 Gebruik Kadegebouw

Samenvatting van de zienswijze

De indiener van de zienswijze vraagt zich af op welke wijze in het plan rekening is gehouden met het gebruik van het kadegebouw als zelfstandig behandelcentrum en verzoekt de gemeente om deze mogelijkheid planologisch mogelijk te maken in dit bestemmingsplan.

Reactie

De indiener van de zienswijze meldt dat hij een aanvraag omgevingsvergunning heeft ingediend voor het vestigen van een medisch dagcentrum in het Kadegebouw. Voor dit gebouw gelden de regels die horen bij de bestemming 'Bedrijf'. Op zich hebben wij met het vestigen van een medisch dagcentrum op deze locatie geen problemen. We zien dat de vraag naar dit soort voorzieningen toeneemt. Het bestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen maakt een dergelijke functie in het Kadegebouw echter niet mogelijk. In verband daarmee stellen wij u voor het ontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat deze functie ook in de bestemming 'Bedrijf' mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie

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

- Aan de Verbeelding wordt ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf' de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 1' toegevoegd;
- Aan artikel 4.1 van de planregels wordt onder d. een nieuw artikellid toegevoegd onder gelijktijdige vernumming van de opvolgende artikelliden. Artikel 4.1. onder d. komt dan als volgt te luiden: *d. maatschappelijke voorzieningen, met dien verstande dat uitsluitend een medisch dagcentrum met een maximale omvang van 5.400 m2 b.v.o. is toegestaan.*
- Aan artikel 4.1 van de planregels wordt een nieuw artikellid toegevoegd, dat als volgt luidt: *g. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – 1' is tevens een medisch dagcentrum met een maximale omvang van 5.400 m2 b.v.o. toegestaan."*

Zienswijze 14

Zienswijze 14 is afkomstig van de Buurtvereniging het Hefkwartier.

14.1. Parkeerdruk

Samenvatting van de zienswijze

Het plan zou nog beter worden als meer aandacht zou worden besteed aan de punten uit de zienswijze. De parkeerdruk is met name 's avonds en in het weekend hoog. Dit zal toenemen met de realisatie van het plan de Kaai. De indiener van de zienswijze wil graag een parkeerdrukmeting aanvragen met een periodieke monitoring in de straten in en direct grenzend aan het Hefkwartier. De indiener verwijst hiervoor ook naar hetgeen in de verkeerstudie is beschreven, namelijk dat onduidelijk is met welke parkeernorm in het verleden de parkeerbehoefte is berekend en wat het huidige gebruik van de parkeergarage is. Geadviseerd wordt om een parkeerdrukmeting uit te voeren.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 11.3.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14.2. Parkeerdruk / Locatietype

Samenvatting van de zienswijze

Het plangebied is aangeduid als locatietype Centrum. De OV-verbindingen zijn echter een stuk minder dan je van een centrumgebied zou mogen verwachten. Resultaat is dat de parkeerdruk dan ook veel hoger is dan je van een centrumgebied zou mogen verwachten. Daarnaast valt het gebied net buiten de milieuzone die in het centrumgebied geldt. Het zou daarom realistischer zijn om uit te gaan van categorie B – stadswijken. Dit zou mee moeten worden genomen in de parkeerdrukmeting.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 11.4.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14.3. Parkeerdruk / Aftrekfactoren

Samenvatting van de zienswijze

Een reductie van 20% in verband met de nabijheid van station Blaak is niet realistisch. Hemelsbreed is de afstand 12.00 meter, maar gezien het tussenliggende water ligt station Blaak op 2 kilometer feitelijk te overbruggen afstand. Daarnaast is voor deelauto's en aanbieden MaaS twee keer een korting opgenomen, terwijl dit hetzelfde is, namelijk deelvervoer. De indiener van de zienswijze geeft aan dat als men vaker alternatieven voor de auto zal gaan gebruiken, dit niet automatisch betekent dat men geen auto meer zal bezitten en verzoekt de gemeente om met een representatieve studie de effectiviteit van het aanbieden van deelvervoer een alternatief is voor autobezit.

De reductie door de inzet van extra fietsparkeerplaatsen is niet realistisch. Ook het bezit van een fiets betekent niet dat er geen behoefte meer is aan een auto. Het bezit van een extra fietsparkeerplaats doet niks af aan het feit dat bezoekers nog wel met de auto kunnen en zullen komen.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 11.5.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14.4. Herbestemming Parkeergarage

Samenvatting van de zienswijze

Het plan heeft als mogelijkheid de herbestemming van de bestaande parkeergarage. De indiener van de zienswijze ziet in de ontwikkeling van De Kaai juist aanleiding om het gebied her in te richten en zo meer parkeerplaatsen te realiseren (parkeerscenario's B en C). Onduidelijk is of de bestaande parkeergarage een private of openbare parkeergelegenheid wordt. In het tweede geval zou dit ook een potentiële oplossing kunnen bieden voor gasten van het Hefkwartier indien bezoekers hier tegen het gereduceerde bezoekerstarief kunnen parkeren.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 11.6.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14.5. Afvalcontainers

Samenvatting van de zienswijze

De huidige afvalcontainers in het Hefkwartier zitten al vaak snel vol, met name door extra afval bij de komst van eerste bewoners. De indiener van de zienswijze vraagt zich af hoe dit opgelost wordt met 1.100 nieuwe eerste bewoners in De Kaai. Het plaatsen van ondergrondse containers op de voor vrachtwagens toegankelijke kade van De Kaai doet volgens de indiener geen afbreuk aan de representatieve waarde.

Reactie

Bij het maken van het inrichtingsplan voor De Kaai zal bepaald worden hoeveel en waar er afvalcontainers geplaatst gaan worden. Het aantal woningen zal leidend zijn voor de hoeveel afvalcontainers er nodig zijn in het gebied. Dit zal tijdens het participatieproces van het inrichtingsplan verder uitgewerkt worden en besproken worden met de omgeving. De opmerking over de komst van eerste bewoners kan hierin meegenomen worden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14.6. Kruispunt Roentgenstraat-Oranjeboomstraat

Samenvatting van de zienswijze

Het kruispunt Roentgenstraat-Oranjeboomstraat heeft dringend aandacht nodig. Dit is nu al bestempeld als een gevaarlijk kruispunt. Dit wordt alleen maar gevaarlijker als hier ook bouwverkeer gebruik van gaat maken.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 11.9.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.