



**Gemeente
Rotterdam**

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

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: Marjolein Craenen
Telefoon: 14-010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2307-155 - 23bo006633
Bijlagen: 2

Onderwerp: Bestemmingsplan Waterside
III

Datum: 8 augustus 2023

Aan de commissie
Bouwen, Wonen en Buitenruimte

Geachte commissieleden,

Tijdens de subcommissie Bestemmingsplannen op dinsdag 20 juni is u aanvullende informatie toegezegd. Als bijlagen bij deze brief vindt u het verkeersonderzoek en het GGD-advies. Daarnaast wordt in de brief ingegaan op de huidige luchtkwaliteit en op verschillende vragen rondom parkeren.

Bestemmingsplan Waterside III

De locatie aan Oude IJsselmondsehoofd is al sinds de 'Visie Oud-IJsselmonde' uit 2007 in beeld als potentiële ontwikkellocatie. Dit is nader uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten Waterside 2 & 3 die vastgesteld door het college van B&W in mei 2020. Vanaf dat moment is gewerkt aan de ontwikkeling Waterside III waarvoor op 15 december 2022 een grondexploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar.

Het bestemmingsplan Waterside III maakt een woontoren mogelijk met 176 woningen. Dat de woningen gewild zijn, blijkt uit ruim 220 serieuze inschrijvingen.

Verkeersonderzoek

Zie bijlage 1 'Verkeersonderzoek Tracé Oostdijk – IJsselmondseplein Rotterdam'

Voor de ontwikkeling van Waterside III is gekeken of de verkeersgeneratie van het project passend is op de bestaande verkeerssituatie op de Oostdijk. Uit onderzoeken uit 2019 en 2021 blijkt dat de doorstroming op de Oostdijk acceptabel is. Slechts in 2,8% van de 984 gemeten uren komen er stremmingen voor op de Oostdijk. De stremmingen zijn voornamelijk te wijten aan de terugslag als gevolg van filevorming op de A16. Ondanks dat stremmingen hinderlijk zijn, worden deze aantallen niet als hoog beschouwd. De oplossing voor de stremming van de A16 ligt buiten de regie van de gemeente en ook buiten de ontwikkeling van Waterside III.



Het aandeel verkeersproductie van Waterside II en III boven op de intensiteiten van het IJsselmondseplein en de A16 is zeer gering op deze schaal.

Aanvullend op de onderzoeken uit 2019 en 2021 is gericht gekeken naar de in- en uitritconstructie van Waterside III op basis van de volgende uitgangspunten:

- De wegintensiteiten uit het rapport van 2021 zijn gebruikt. Deze intensiteiten zijn gecorrigeerd in verband met Corona. Uit de database komt naar voren dat de wegintensiteit in de onderzoeks-week op 0,94 lag ten opzichte van de pre-corona situatie. De aantallen uit het onderzoek zijn dus opgehoogd met deze factor;
- Aan de wegintensiteiten van Waterside III is de verkeersgeneratie van Waterside II toegevoegd. De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van "CROW Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie";
- Er is voor de verkeersstromen rekening gehouden met een gescheiden in- en uitrit. De inrit zal beschikken over een eigen opstelstrook, zodat het doorgaande verkeer niet wordt gehinderd door een afslaand voertuig.

Met behulp van de "methode Harders" is voor de in- en uitritsituaties de capaciteit berekend. Daarbij zijn de opgehoogde intensiteiten op de Oostdijk en de verkeersgeneratie van Waterside II en Waterside III gebruikt. Uit de capaciteitsberekening komt dat de wachttijd van het verkeer van- en naar Waterside III ruim onder de grens van 20 seconden blijft, zelfs onder de 15 seconden. Pas bij een wachttijd van meer dan 20 seconden is het noodzakelijk om maatregelen te treffen zoals een verkeersregelininstallatie. Er zullen geen afwikkelp Problemen ontstaan.

Naast de in- en uitritconstructie ten behoeve van de ontwikkeling is ook gekeken naar de kruising met de Van Hoochstratenweg/Willem van Gelderstraat. Uit het Verkeersmodel 2030 alsmede 2040 blijkt dat de kruispuntbelasting minder is dan 0,85. Dit is voor een geregelde kruising de minimale basiswaarde en geeft daarbij aan dat het kruispunt goed functioneert. Uit een schouw op 16 februari 2023 blijkt ook dat de waarde lager ligt dan 0,85 en dat er voldoende reservecapaciteit beschikbaar is om het extra verkeer van Waterside II en III af te wikkelen.

GGD advies

Zie bijlage 2 'Gezondheidskundig advies GGD Waterside III 24april2019'

Bij het nemen van een Stap 3 besluit om af te kunnen wijken van de maximaal toegestane geluidnorm, is advies gevraagd aan de GGD. De GGD beschouwt de locatie op grond van geluidkwaliteit voor woningbouw als ongewenst. Indien besloten wordt om woningbouw op deze locatie toe te staan, dan adviseert de GGD dringend om zodanig te bouwen dat alle woningen een buitengevel hebben aan een traditioneel geluidluwe zijde. Hiernaast moet duidelijke communicatie naar (toekomstige) bewoners over de te verwachte geluidniveaus plaatsvinden.

De woontoren beschikt niet over een geluidluwe gevel. In het bestemmingsplan is daarom opgenomen dat elke woning wordt voorzien van een twee buitenruimten, één geluidbelaste open buitenruimte en één geluidluwe buitenruimte door voldoende afscherming van het geluid (loggia).



Bewoners hebben dan de keuzemogelijkheid om zowel gebruik te maken van een afgesloten geluidluwe buitenruimte als geluidsbelaste open buitenruimte. Door de woning zodanig in te richten kan minimaal 1 verblijfsruimte georiënteerd worden op de geluidluwe buitenruimte, waardoor bewoners met een geopend raam kunnen slapen.

De GGD stelt dat met deze aanpassingen de woningen aangenamer zijn gemaakt voor de bewoners maar is van mening dat de maatregelen niet kunnen dienen als compensatie voor de situering van de woningen in de hoog geluidbelaste omgeving. Een loggia kan, volgens de GGD, niet gelijk worden gesteld aan een geluidluwe buitenruimte. De woningen zijn derhalve niet voorzien van een geluidluwe gevel of een geluidluwe buitenruimte, zoals de GGD heeft geadviseerd.

Juridisch gezien is het toepassen van een loggia een geschikte oplossing om een geluidluwe buitenruimte en geluidluwe gevel mogelijk te maken. In het bestemmingsplan wordt onderbouwd waarom door de akoestische maatregelen in combinatie met de overige maatregelen van het plan, gericht op optimalisering van de leefomgevingskwaliteit, er ondanks een hoge geluidsbelasting sprake is van een goede leefomgevingskwaliteit.

Potentiële huurders die zich inschrijven voor een woning in het appartementencomplex worden geïnformeerd over de geluidbelasting als gevolg van verkeer op de A16 en krijgen uitleg over de twee aparte buitenruimtes.

Luchtkwaliteit

De huidige luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke grenswaarde. Dat blijkt uit de laatste monitoringsronde van het NSL (jaar 2021). De concentraties voor NO₂ (gemiddeld 26 µg/m³), PM₁₀ (gemiddeld 19 µg/m³) en PM_{2,5} (gemiddeld 11 µg/m³) liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde waardoor het niet aannemelijk is dat deze nu (jaar 2023) zullen worden overschreden.

De meest recente informatie over de luchtkwaliteit is te vinden op de site van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit. Zie [CIMLK - Kaart](#).

Parkeren

Handhaafbeleid

De Bovenstraat is bij Toezicht en handhaving in beeld om extra te letten op foutparkeren. Er is echter een capaciteitsprobleem waardoor hier niet de gewenste aandacht naar uit kan gaan. Er is vanuit Toezicht en handhaving geen gedoogbeleid voor deze locatie.

Inpandig parkeren en ontbreken betaald parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt mogelijk gemaakt, voldoet aan de parkeernormen zoals gesteld zijn in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets. Daarnaast worden er 564 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.



De woningen worden in eerste instantie verplicht verhuurd mét een parkeerplaats. Door de geïsoleerde ligging van het appartementencomplex aan de Oostdijk is het onaantrekkelijk maar niet ondenkbaar dat bewoners hun auto op een andere locatie zullen parkeren. Dit is ook mogelijk om dat het gebied geen betaald parkeren kent. Nieuwe bewoners van het appartementencomplex moeten er wel rekening mee houden dat zij ingevolge het Uitvoeringsbesluit parkeren in beginsel geen recht hebben op een parkeervergunning op straat mocht er ooit betaald parkeren worden ingevoerd. Hierover worden zij ingelicht door de ontwikkelaar.

Parkeersituatie Veranda

De Veranda is een zone voor betaald parkeren. De parkeereis van een nieuwe ontwikkeling moet volledig op eigen terrein worden opgelost en in beginsel wordt er geen parkeervergunning voor parkeren op straat verleend.

De Veranda is in dit opzicht een heel atypisch voorbeeld waarbij bewoners naast parkeerplaatsen op eigen terrein ook een parkeervergunning op straat hebben kunnen krijgen.

Betaald parkeren in de Bovenstraat

Hypothetische vraag of betaald parkeren in de Bovenstaat een mogelijkheid is om parkeren door bewoners van Waterside III aan de Bovenstraat tegen te gaan.

Als er een hoge parkeerdruk blijkt na onderzoek, kan er een draagvlakonderzoek worden uitgevoerd naar de invoering van betaald parkeren.

Met vriendelijke groet,

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

Bijlagen:

- | | |
|-----------|--|
| Bijlage 1 | Verkeersonderzoek Tracé Oostdijk – IJsselmondseplein Rotterdam |
| Bijlage 2 | Gezondheidskundig advies GGD Waterside III 24april2019 |