



Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. zienswijze 13.1 gegrond te verklaren;
2. zienswijzen 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 8.1, 9.1, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 12, 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5 en 14.6 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "De Kaai", NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01, met bijbehorende ondergrond o_ NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01, inclusief de Zienswijzenrapportage en de Nota van Wijziging die er integraal onderdeel van zijn, gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders ;
4. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

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. Het plan wordt nu aan uw raad ter vaststelling voorgelegd.

Het bestemmingsplan zit in de volgende fase: ▼			
Startfase	Concept- en ontwerpfase	Vaststellingsfase	Beroepsfase

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
Niet van toepassing.



Toelichting:

Aanleiding

In 2021 zijn de gesprekken gestart over de herontwikkeling van het voormalig Unilever-terrein, gelegen aan de Nassaukade, in de wijk Feijenoord. Op deze locatie was voorheen de margarinefabriek gevestigd van Unilever.

Plangebied

Het plangebied ligt aan de Nassaukade in de wijk Feijenoord. Het plangebied wordt globaal omsloten door:

- Nieuwe Maas (noord- en westzijde);
- Aanlegplaats Nieuwe Maas (oostzijde) en verderop de Nassauhaven;
- Nassaustraat (zuidzijde).



Inhoud van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om maximaal 1.100 woningen te realiseren. Het ambitiedocument gaat uit van de volgende verdeling van segmenten van het woningaanbod:

- 10% Sociale huur;
- 50% Middensegment koop en huur;
- 27% Vrije sector koop en huur;
- 13% Top segment koop en huur.

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.

Vanwege het hoge aandeel sociale huurwoningen in de wijk Feijenoord (circa 90%) is het aandeel sociaal kleiner en het aandeel middensegment groter.

Een deel van het toe te voegen programma bestaat uit niet-woonfuncties. Dit betreft onder andere de programmering van de kade, maar ook het huisvesten van commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen binnen het plangebied. In totaal wordt er in ieder geval gedacht aan de volgende invulling van het voorzieningenprogramma:



- Horeca aan de kade;
- Werk- en bedrijfs-/woonruimtes voor lokale ondernemers, startups en maakindustrie en kantoorruimte in de bestaande bebouwing;
- Culturele of maatschappelijke invulling als stedelijke trekker;
- Wijkgerichte winkels en/of dienstverlening.

Cultuurhistorie

Een deel van de fabriek is aangewezen als gemeentelijk monument. Het betreft het 'voorgebouw'. Het fabriekscomplex en de havenkades worden als waardevolle beeldbepalende elementen beschouwd. Er is een cultuurhistorische analyse opgesteld voor het gehele plangebied. De monumentale bebouwing is beschermd vanuit de Erfgoedverordening Rotterdam 2020. Naast het gemeentelijk monument zijn er nog een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen en gebouwen. Deze worden - zoals in het Masterplan aangegeven - gedeeltelijk in situ behouden of krijgen een herinterpretatie in het plan. Een deel van de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is op de verbeelding voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'.

Bodem

Op de locatie is sprake van een sterke verontreiniging met koper, lood, nikkel en zink. De omvang van de sterke verontreiniging bedraagt meer dan 25 m³ en daarom moet de bodem gesaneerd worden. Binnen de huidige inrichting (volledig verhard) en het gebruik (bedrijfsmatig) is geen sprake van een actueel humaan-, ecologisch- of verspreidingsrisico. Het geval van bodemverontreiniging hoeft daarom niet met spoed te worden gesaneerd.

De DCMR heeft in december 2023 een verzoek om goedkeuring van het saneringsplan op grond van de Wet bodembescherming ontvangen. Het saneringsplan is inmiddels goedgekeurd en heeft tot doel de bodem op de projectlocatie geschikt te maken voor het gebruik wonen, commerciële activiteiten, openbaar groen en infrastructuur. Het saneringsplan wordt beschouwd als een raamsaneringsplan omdat de werkzaamheden gefaseerd uitgevoerd zullen worden. Per ontwikkelfase wordt een deelplan opgesteld waarin de saneringsmaatregelen in detail zullen worden uitgewerkt en aan de DCMR ter goedkeuring worden voorgelegd. De totale ontwikkeling zal naar verwachting een periode van 10 jaar omvatten.

Geluid

Alleen als gevolg van scheepvaartlawaaï is sprake van relatief hoge geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling. Desondanks hoeven hiervoor geen hogere waarden te worden verleend. In het ontwerp zal rekening worden gehouden met de geluidsbelasting door het scheepvaartverkeer.

Externe veiligheid

Langs de Nieuwe Maas geldt een vrijwaringszone van 25 meter als plasbrandaandachtsgebied. De bebouwing komt volledig buiten de vrijwaringszone te staan, zodat de beperkingen die voor een vrijwaringszone gelden niet van toepassing zijn. Daarnaast is plangebied op dermate grote afstand van risicobronnen gesitueerd dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

Stikstof

Uit de resultaten volgt dat de stikstofdepositie voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Op basis van dit onderzoek zijn daarom significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van deze gebiedsontwikkeling op voorhand uit te sluiten.



Bezonning

In de bezonningsstudie wordt het volgende geconcludeerd:

- In de bestaande situatie zijn er weinig locaties waar minder dan 2 uur zonlicht is.
- In de nieuwe situatie met De Kaai zijn er ongeveer zeven locaties waar een kleine vermindering optreedt in het aantal zonuren. Deze woningen krijgen echter nog steeds meer dan 2 uur zonlicht en voldoen daarmee aan het Rotterdamse Afwegingskader.
- De woningen langs de Nassaustraat krijgen in een bestaande situatie al minder dan 2 uur zonlicht. Het nieuwbouwproject De Kaai verslechtert de resultaten. Aangezien de woningen aan twee zijden zonlicht ontvangen, krijgen deze woningen in totaal meer dan 5 uur zonlicht en voldoen daarmee aan het Rotterdamse Afwegingskader.
- De nieuwbouw De Kaai zal ervoor zorgen dat de zonuren van een aantal appartementen aan de Nassaukade licht dalen. Deze hebben echter of ook een gevel aan de Nassaukade of een voor- en achtergevel, waardoor ze in totaal meer dan twee uur zonlicht ontvangen en daarmee voldoen aan het Rotterdamse Afwegingskader.
- De appartementen langs de Tapstraat krijgen hinder van de schaduw van de nieuwe bebouwing en krijgen minder dan 2 uur zonlicht. Deze woningen zijn tweezijdig georiënteerd en zoninval op de achtergevel wijzigt niet. Ze ontvangen in totaal meer dan 2 uur zonlicht en voldoen daarmee aan het Rotterdamse Afwegingskader.
- Tot slot zal de nieuwbouw van De Kaai schaduw veroorzaken op de woningen (gevel D) langs de Roentgenstraat. De hoeveelheid zonlicht op de gevel aan de Roentgenstraat neemt met meer dan 15% af maar zoninval op de gevel aan de Nassauhaven wijzigt niet. Het totaal aantal zonuren op beide gevels voldoet aan het Rotterdamse Afwegingskader.

Mobiliteit

Meest kritisch voor de verkeersafwikkeling op het Rotterdamse wegennet zijn de kruispunten Nassaukade - Oranjeboomstraat en Roentgenstraat - Oranjeboomstraat. Op basis van de voorspelde verkeersintensiteiten op deze kruispunten voor het planjaar 2030 is getoetst of deze kruispunten de verwachte stromen nog kunnen verwerken. Uit het onderzoek blijkt dat los van de gebiedsontwikkeling De Kaai, aanpassing van het kruispunt Nassaukade noodzakelijk is om de verwachte verkeersvraag goed te kunnen verwerken. Doordat er geld beschikbaar komt uit een bijdrage van de Woningimpuls kunnen deze kruispunten worden aangepakt. De kruispunten zullen tijdens de ontwikkeling van De Kaai worden heringericht.

Het ontwikkelgebied wordt nadrukkelijk autoluw, zo is in het ambitiedocument aangegeven. Zoals in het document staat geschreven 'Voetgangers staan centraal, fietsers zijn te gast en de kade is autovrij.' Parkeren van zowel auto's als fietsen vindt zo veel als mogelijk aan de rand van het gebied plaats (bij voorkeur in de 'mobiliteitshub', de bestaande parkeergarage van Unilever). Door middel van dubbelgebruik met de bestaande garage is voldoende parkeercapaciteit aanwezig voor de ontwikkeling van De Kaai in de bestaande parkeergarage en is het niet nodig parkeerplaatsen op het terrein van De Kaai zelf te voorzien. Voorwaarde is wel dat daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan de duurzame mobiliteitsmaatregelen, die de reductie van de parkeerbehoefte aanzienlijk verminderen.

Duurzaamheid

Duurzaamheid komt op verschillende manieren terug in de ontwikkeling van de Kaai. Zowel in de bouw van woningen als in het ontwerp van de buitenruimte speelt duurzaamheid een prominente rol. De ambitie is om circulair en natuurinclusief te bouwen en energieneutrale woningen te realiseren. De woningen worden aan het warmtenet aangesloten. De buitenruimte zal klimaatadaptief worden ingericht. De kade en de daken worden deels vergroend. Deze maatregelen helpen bij het tegengaan van hittestress in het gebied. Ook wordt rekening gehouden met de buitendijkse ligging van het plangebied.



In het ontwerp van de Nassaukade wordt een waterkerende functie ingebouwd en de nieuwbouw wordt op een veilige peilhoogte van 4.00 meter boven NAP gerealiseerd. Daarnaast worden maatregelen getroffen om overtollig water op te vangen en/of indien nodig af te voeren.

Milieueffectrapportage

Voor dit plan heeft ons college op 19 december 2023 een m.e.r.-beoordelingsbesluit vastgesteld. De conclusie van dit besluit is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld omdat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

Participatie

Ambitiedocument De Kaai

Het Ambitiedocument De Kaai is op 17 januari 2023 vastgesteld door ons college. In het kader daarvan zijn gesprekken gevoerd met omwonenden. De ontwikkelaar VORM is regelmatig aanwezig op de locatie en voert in het kader van participatie het participatietraject *Meedoen is leuk!* uit.

Het Masterplan De Kaai is op 4 april 2024 vastgesteld door uw raad.

In het kader van de planvorming voor deze ontwikkeling zijn er diverse participatiemomenten geweest. Deze zijn omschreven in een participatieverslag, dat als bijlage (bijlage 1) is opgenomen in de bijlage bij de Toelichting op het bestemmingsplan.

Informatieavond tijdens terinzagelegging

Gedurende de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op 22 januari 2024 een informatieavond georganiseerd op de projectlocatie van De Kaai. Tijdens deze avond konden belangstellenden het bestemmingsplan en het masterplan inzien. Er waren ca. 90 mensen aanwezig. Tijdens deze avond waren vooral vragen over de toename van mobiliteitsdruk en verkeersveiligheid tijdens de bouw van De Kaai. Ten aanzien van de parkeerdruk is aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen voldoet aan het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam en dat deze geheel op eigen terrein wordt opgevangen. Daarnaast is ook aangegeven dat in de toekomst de Roentgenstraat en de kruispunten Nassaukade/Oranjeboomstraat en Roentgenstraat/Oranjeboomstraat worden aangepakt. Voor wat betreft de verkeerssituatie tijdens de bouw van de Kaai is aangegeven dat een bouwveiligheidsplan wordt opgesteld, waar de aan- en afvoerroutes tijdens de voorbereiding en realisatie onderdeel van zijn. Tijdens de bouwfase zal regelmatig overleg plaatsvinden met de verantwoordelijken binnen de gemeente, omwonenden en andere belanghebbenden.

De participatie voor het Project De Kaai wordt komende jaren verder gecontinueerd. Onder meer over de bouwlogistiek, maar ook over de verdere uitwerking van het ontwerp van de gebouwde omgeving, openbare ruimte en tijdelijke invulling van De Kaai.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn veertien (14) zienswijzen binnengekomen over zeer uiteenlopende onderwerpen. De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingediend, zodat reclamanten in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen. Zie bijlage 2 voor de samenvatting van de zienswijzen en de beantwoording. Naar aanleiding van deze zienswijzen wordt voorgesteld in het Kadegebouw de functie medisch dagcentrum mogelijk te maken. Daarnaast wordt een aantal ambtshalve wijzigingen voorgesteld, waaronder een aanscherping van de planregels zodat beter wordt vastgelegd dat het huidig gebruik van het Bruggebouw kan worden gecontinueerd.



Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Voor de ontwikkeling De Kaai wordt een anterieure overeenkomst afgesloten met de initiatiefnemer. Deze overeenkomst is nu nog niet getekend, maar dat zal gebeuren voor de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Met die overeenkomst zijn alle gemeentelijke kosten gedekt. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. Gelet op het vorenstaande is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. Initiatiefnemer heeft de uitgangspunten van de sluitende exploitatie, waarin alle kosten voor de planvorming en de realisatie zijn opgenomen met de gemeente Rotterdam gedeeld. De gemeente Rotterdam heeft deze uitgangspunten getoetst en acht de financiële uitvoerbaarheid als uitvoerig onderbouwd. Voor de gemeente zijn aan de uitvoering van het plan geen financiële risico's verbonden. Gelet op het vorenstaande is het plan financieel uitvoerbaar.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

J.H. Meijer, L.s.

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ontwerpbestemmingsplan De Kaai
2. Bijlagenboek ontwerpbestemmingsplan De Kaai
3. Zienswijzenrapportage PBP De Kaai
4. Nota van Wijzigingen PBP De Kaai
5. Ingekomen zienswijzen (geanonimiseerd);
6. M.e.r.-beoordelingsbesluit d.d. 19 december 2023
7. Namenlijst reclamanten PBP De Kaai - Vertrouwelijk



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 mei 2024

gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet;

besluit:

1. zienswijze 13.1 gegrond te verklaren;
2. zienswijzen 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 8.1, 9.1, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 12, 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5 en 14.6 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "De Kaai", NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01, met bijbehorende ondergrond o_ NL.IMRO.0599.BP2229DeKaaiRdam-on01, gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders ;
4. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,