

Ontwerpbestemmingsplan Carnisse Eiland

1. In het ontwerp raadsbesluit staat vermeld dat er maatregelen worden getroffen m.b.t. de rust- en verblijfplaats van de steenmarter. Welke maatregelen worden er getroffen? Die informatie kon ik niet in de stukken vinden (vragen vooraf gesteld door de heer Verhoef).

De verblijfplaats van de steenmarter wordt gecompenseerd met een factor 1:2 tijdens de werkzaamheden, dit betekent dat er in totaal 2 verblijfplaatsen zijn gerealiseerd voor het verlies van één verblijfplaats in de vorm van marterhopen. Voor de definitieve situatie is gekozen voor een compensatie van 1:3. Hierbij worden de twee verblijfplaatsen die zijn gerealiseerd voorafgaand aan de werkzaamheden in stand gehouden en wordt een derde verblijfplaats gerealiseerd na afloop van de werkzaamheden. Er worden dus 2 tijdelijke verblijfplaatsen aangeboden die na de werkzaamheden een definitieve functie hebben. Deze verblijfplaatsen worden gerealiseerd ten zuiden van Carnisse Eiland. Er is bewust voor deze locaties gekozen, omdat de werkzaamheden zorgen voor een dermate verstoring dat een tijdelijke verblijfplaats binnen het plangebied niet haalbaar en functioneel wordt geacht. Deze tijdelijke verblijfplaatsen worden definitief nadat de werkzaamheden zijn afgerond. De verblijfplaatsen worden gerealiseerd in het openbare groen gelegen direct ten zuiden van Carnisse Eiland. Deze strook bestaat momenteel al uit ruigte en struweel en is daarmee geschikt voor de steenmarter.

2. De plannen bevatten ca. 545 woningen, hoeveel parkeerplaatsen worden in het plangebied voorzien? Wordt er bij het aantal parkeerplaatsen ook rekening gehouden met de geplande voorzieningen daar (sport, horeca, wijkvoorzieningen)? (vragen vooraf gesteld door de heer Verhoef).
3. Het project moet voldoen aan de door de raad vastgestelde parkeerregeling Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Aan deze normen moet straks voldaan worden bij de omgevingsvergunning. (vragen vooraf gesteld door de heer Verhoef).

Het parkeerbeleid is gericht op het terugdringen van het autoverkeer in de stad. Met de herontwikkeling van Carnisse Eiland wordt een nieuwe groene woonwijk gerealiseerd waar het prettig is om te verblijven. Er wordt daarom in het kader van de leefbaarheid van de wijk ingezet op een autoluwe wijk en andere vormen van mobiliteit. Voetganger en fietser krijgen volop ruimte, met goede routes naar de OV-haltes (metrostation Zuidplein ligt op slechts 10 minuten loopafstand). De fiets is voor bewoners van Carnisse Eiland een belangrijk alternatief voor de auto en de inrichting van het gebied zal daar ook op zijn ingericht.

Op grond van het parkeerbeleid geldt voor het gehele project (dus alle functies) een bruto parkeereis van 366 pp. Hierop geldt een korting op de parkeereis vanwege nabijheid van het OV en het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen. De netto parkeereis bedraagt na korting 256 pp. Er worden 269 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er worden 13 parkeerplaatsen meer gerealiseerd dan vereist. Met de reeds aanwezige 23 parkeerplaatsen komt het totaal op 292 parkeerplaatsen.

Niet alle woningen krijgen straks een eigen parkeerplaats maar bewoners krijgen ook geen parkeervergunning (er is betaald parkeren in de wijk). Ontwikkelaars worden dus ook geacht dit kenbaar te maken aan de kopers/huurders van de woningen zonder parkeerplaats. Het is een bewuste keuze van kopers/huurders. Hetzelfde geldt voor bezitters van meerdere auto's.

4. Waar precies worden de basisschool, de sportvereniging en De Groene Oase geherhuisvest? Wordt deze herhuisvesting planmatig aansluitend in tijd gerealiseerd (gaan zij over voor de sloop of is er een lacune gedurende de sloop- en bouwperiode)? (vragen vooraf gesteld door de heer Verhoef).

De basisschool wordt geherhuisvest op Carnisse Eiland zelf. Op de plek waar nu de gymzaal staat en een deel van het korfbalveld ligt. Deze ontwikkeling is eigenlijk fase 0 en loopt vooruit op Carnisse Eiland. Startbouw gepland voor eind 2024.

Sportvereniging de sperwers is in april jl. verhuisd naar een nieuwe locatie aan de Albatroslaan. Daar liggen nu 2 nieuwe velden en een mooi clubhuis. De vereniging is blij met hun nieuwe locatie.

De Groene Oase verhuist naar de locatie van het voormalige hertenkamp achter de kerk vd Nazarener. De herten zijn in december 2023 verhuisd naar hun nieuwe onderkomen in het Zuiderpark. De ontwerpen voor de nieuwe Groene Oase zijn klaar en de eerste werkzaamheden zijn gestart. Verhuizing staat gepland voor Q4 2024.

Kortom, alle voorzieningen zijn verhuisd voordat de bouw gaat starten.

Ontwerpbestemmingsplan Hoofdweg 256 – 260

5. In het raadsvoorstel staat m.b.t. geluid: "In het kader van het aspect geluid is een besluit hogere waarden nodig vanwege wegverkeer- en spoorweglawaaai. Hoe zit het met het geluid van de (nacht) Horeca gelegenheid die op het aangrenzende perceel staat? (vragen vooraf gesteld door de heer Verhoef).

Voor zover ons bekend is er op de aangrenzende percelen aan de Hoofdweg geen enkele vorm van horeca aanwezig. Er zijn ook geen plannen in die richting. Wellicht wordt hier bedoeld op het pand aan de Alexanderlaan 37? Dat is de voormalige Club Blu. Dat pand ligt hemelsbreed op 430 meter afstand van de ontwikkeling Hoofdweg 256-260. Voor wat betreft geluid van de daar toegestane horeca zijn de woningen die tussen het pand aan de Alexanderlaan 37 en de Hoofdweg 256-260 liggen maatgevend, met andere woorden het geluid van de horecavoorziening wordt begrensd door die tussengelegen woningen. Daarom hoeft voor de ontwikkeling Hoofdweg 256-260 horecageluid niet te worden meegenomen in het akoestisch onderzoek.

N.B. het besluit hogere waarden Wet geluidhinder richt zich alleen op geluid van weg- en spoorwegverkeer, geluid van horeca speelt daarin geen rol.

Ontwerpbestemmingsplan Dynamoblok Fase 1

1. Wat wordt de segmentatie van de 128 appartementen?

Het appartementencomplex Dynamoblok fase 1 omvat 127 appartementen onderverdeeld in: 16 sociale huurwoningen en 111 midden huurwoningen

Vragen tijdens vooroverleg 4 juni

2. Wanneer is de grex Dynamoblok vastgesteld en zijn deze sindsdien nog gewijzigd? (vraag Van Dommelen).

Er is geen grondexploitatie voor het Dynamoblok. Het betreft hier een particuliere ontwikkeling. Er is wel een grondexploitatie voor de gemeentelijke plots binnen het Motorstraatgebied die in 2011 in uitvoering is genomen.

De laatste herziening van de grex is uit 2022 ivm de toevoeging van de Timber plot aan het plangebied. Het Dynamoblok maakt hier dus geen onderdeel van uit. Zie ook [Collegebrief over Herziening grondexploitatie Motorstraatgebied \(22bb002941\)](#) d.d. 5 april 2022.

3. Geldt de grex Dynamoblok alleen voor Dynamoblok of voor het hele Motorstraatgebied? (vraag Van Dommelen).

Het Dynamoblok is dus geen onderdeel van de grex. Onderdeel van de grex zijn o.a. de ontwikkelingen Simeon en Anna, Timber, Batterijstraat, Jan Ligthartplein.

4. korte toelichting (wel of geen?) financiële consequenties anterieure overeenkomst binnen de lopende grex (nav. vervolgvraag Kockelkoren en Van Dommelen).

De anterieure overeenkomst heeft geen financiële consequenties voor de grex omdat het Dynamoblok geen onderdeel uitmaakt van het plangebied.

Ontwerpbestemmingsplan Max Euwelaan 71 – 79

1. Wat is de segmentatie van de vier maisonnettes in de huursector? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

De 4 maisonnettewoningen en zijn bestemd voor de huursector conform het Woningwaarderingssysteem (WWS). De huurprijzen zullen worden betaald op basis van het WWS puntenstelsel en vallen onder de middenhuurgrens.

2. Lees ik het goed dat er slechts 18 parkeerplaatsen komen in deze ontwikkeling? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Het project moet voldoen aan de door de raad vastgestelde parkeerregeling 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Aan deze normen moet straks voldaan worden bij de omgevingsvergunning.

Het project betreft de realisatie van een woongebouw met 350 wooneenheden, waarvan 197 studentenwoningen, gemeenschappelijke ruimten en een fietsenuitleen/fietsenmaker. Het parkeerbeleid is gericht op het terugdringen van het autoverkeer in de stad. Er wordt daarom vol ingezet op andere vormen van mobiliteit. Het project kent een goede bereikbaarheid middels OV routes. Het metrostation Kralingsezoom ligt op 650 meter afstand en de bushalte HES, waar de lijnen 75, 83, 140, 145, 183, 283, 388, 488 en 489 komen stopt letterlijk voor de deur. Hiernaast is zeker voor studenten de fiets een belangrijk alternatief voor de auto. De locatie ligt overigens naast de hogeschool en is dus te voet bereikbaar. Voor de studentenwoningen geldt op grond van het parkeerbeleid een parkeereis van 0,1 pp per woning. Gelet op dubbelgebruik en de geldende korting voor nabijheid OV, extra fietsparkeerplaatsen en deelmobiliteit geldt er een netto parkeerplaats van 18 parkeerplaatsen.

Ontwerpbestemmingsplan Colosseumweg

1. Zijn de 75 sociaal en 236 midden alleen huurwoningen? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

75 sociaal zijn huurwoningen. De middenwoningen qua aantal als hier opgenomen zijn voor de helft huur en de helft koop. In de planuitwerking is de omvang van midden toegenomen, met daarbij meer middenkoop.

2. Wat is de segmentatie van de 279 koopwoningen? (vragen vooraf gesteld door de Verhoef).
3. In het BP staat dat de parkeerfaciliteiten voor auto's worden voorzien op de plots zelf, in een omvang die in lijn is met de vigerende parkeernormen van de gemeente. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er in totaal voorzien voor deze ontwikkeling? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

De in het bestemmingsplan opgenomen segmentering is wat ongelukkig. De middendure koop zit bij middenduur en de rest van de koop is duur en top. Het meegegeven uitgangspunt is: 75 sociaal en minimaal 40% middenduur, waarbij van de In de vervolgfase van het project wordt inmiddels een nader uitgewerkte segmentering gebruikt. De huidige stand betreft:

Sociale huur	75
Midden huur	125
Midden koop *	202
Hogere koop	129
Top koop	118

4. In MER beoordeling wordt onder 4 (verkeer en parkeren) gesteld "De grootste wijzigingen in intensiteiten tussen referentievariant en planvariant treden op het hoofdwegennet op, op de volgende wegen: Korte Stadionweg: reductie van 5.400 voertuigen/etmaal (-/- 100%)". Wij vragen ons af waar dit percentage vandaan komt. Wordt hiermee een voorschot genomen op toekomstige mobiliteitsmaatregelen in dit gebied? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Beantwoord tijdens hoorzitting.

5. Is er een alternatieve MER beoordeling voor de Stadionweg en haar verkeersintensiteit als de zogenaamde "knip" niet doorgaat? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Beantwoord tijdens hoorzitting.

Ontwerpbestemmingsplan Mallegat

1. Er wordt in dit raadsvoorstel verwezen naar het Woon-werkakkoord Feyenoord City en naar een segmentatie in het Roseplot en Colosseumplot, maar er wordt geen segmentatie genoemd in dit plot. Wat is de segmentatie van deze 196 woningen? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Geen sociale woningbouw, minimaal 40% middenduur, waarvan 50% koop en 50% huur.

2. Hoeveel parkeerplaatsen zijn voorzien bij deze ontwikkeling? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Beantwoord tijdens hoorzitting.

3. In bijlage 2 "Onderzoek verkeerseffecten" van Royal HaskoningDHV wordt ook een beoogde verkeersafname van 100% vermeld voor de Stadionweg (reductie van 5.400 voertuigen). Wij vragen ons af waar dit percentage vandaan komt. Wordt hiermee een voorschot genomen op toekomstige mobiliteitsmaatregelen in dit gebied? (vragen vooraf gesteld door Verhoef).

Beantwoord tijdens hoorzitting.