

Aan:

de gemeenteraad

Onderwerp:

Herzien raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan "Waterstad".

Dit herziene raadsvoorstel vervangt het raadsvoorstel d.d. 17 februari 2015.

Het raadsvoorstel d.d. 17 februari 2015 vervalt daarmee.

Hierbij bieden wij ter vaststelling aan het bestemmingsplan "Waterstad".

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. de zienswijze met nummer 1 voor kennisgeving aan te nemen;
2. de zienswijzen met nummer 3, 4.6, 6.2, 7.2, 8.2 en 8.3 gegrond te verklaren;
3. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
4. het bestemmingsplan "Waterstad", NL.IMRO.0599.BP1054Waterstad-on02 met bijbehorende ondergronden GBKR_129565, GBKR_129566, GBKR_129567, GBKR_130565, GBKR_130566, GBKR_130567, GBKR_1311565, GBKR_131566 en GBKR_131567 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.



Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de actualiseringseis die voortvloeit uit de Wet ruimtelijke ordening voor bestemmingsplannen die ouder zijn dan tien jaar.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Geen.

Toelichting:

Aanleiding herzien raadsvoorstel

De Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020 is voor de gemeente leidend waar het gaat om het vormgeven van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Gelet hierop vormt deze visie het uitgangspunt van de planologische mogelijkheden in het bestemmingsplan "Waterstad". Concreet betekent dit dat de ambtshalve aanpassingen voorgesteld in het eerste raadsvoorstel, nu deze niet in lijn liggen met de Ontwikkelingsvisie, een correctie behoeven. Dit is de reden waarom nu een herzien raadsvoorstel aan u wordt voorgelegd.

Na het opstellen van voornoemde ambtshalve aanpassingen is gebleken dat de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen systematiek niet langer in lijn is met het lonkend perspectief dat de gemeente voorstaat. Dit perspectief is verwoord in de in 2009 door B&W vastgestelde Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en diversiteit op het water. De sturing hierop vindt plaats door middel van een stelsel van verhuring.

De Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten zijn nog niet geheel in overeenstemming met het huidige gebruik van het water en het geschetste perspectief. Nu het planologische regime in het bestemmingsplan niet in de lijn is met het stelsel zoals opgenomen in de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten (het besluit Aanwijzing ligplaatsen woonschepen 2013 en het besluit Aanwijzing ligplaatsen historische vaartuigen 2001), stellen wij dan ook voor dat de gemeenteraad de Verordening Woonschepen 2013 en het college de aanwijzingsbesluiten hierop zullen aanpassen.

Wij stellen u daarom voor in het herzien raadsvoorstel de regels en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan in lijn met de Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020 te brengen en de voorgestelde ambtshalve wijziging A1 te laten vervangen door een nieuwe ambtshalve aanpassing en ook bij de beantwoording van de zienswijzen hierop aan te sluiten.

Daarnaast volgt uit de hoorzitting subcommissie bestemmingsplannen van 17 maart jl. dat zienswijze 5.3 een motivering mist. Dat is in dit herziene raadsvoorstel hersteld.



Ten slotte zijn twee ambtshalve voorgestelde aanpassingen toegevoegd, A12 en A13: in A12 wordt het Maritiem Museum op de verdiepingen toegestaan en het terras van het Maritiem Museum wordt toegestaan op het verblijfsgebied en in A13 wordt een motivering gegeven voor het afwijken van een geluidluwe gevel voor studentenwoningen.

Aanleiding

Het nu geldende bestemmingsplan is verouderd. De Wro die op 1 juli 2008 in werking is getreden, verplicht gemeenten om in het kader van behoorlijk bestuur verouderde bestemmingsplannen te actualiseren.

Plangrenzen

Het plan wordt in het noorden begrensd door de Blaak, in het oosten door de Koestraat, Spanjaardsbrug en Willemsbrug, in het zuiden door de Nieuwe Maas en in het westen door de Schiedamsedijk.

Ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen worden gefaciliteerd:

Uitbreiding scheepshelling Koningspoort

De bestaande scheepshelling Koningspoort krijgt in het bestemmingsplan een beperkte uitbreidingsmogelijkheid. De Scheepshelling zal het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug gaan beslaan. Het is de bedoeling dat zichtbaarder wordt dat de Scheepshelling bij de openbare ruimte van de Oudehaven hoort. De Scheepshelling wordt toegankelijker en zal duidelijker onderdeel zijn van de wandelroute rond de Oudehaven. Er is een bebouwingspercentage opgenomen van 20% op het terrein, zodat er ruimte komt voor nieuwe bebouwing tot maximaal 400m² gericht op museum- en educatieactiviteiten.

Sloep- en plezierjachthaven met aanlegsteigers nabij de Red Apple

De bedoeling is om het water in de waterstad de komende jaren levendiger te maken. Op dit moment wordt er nog weinig gebruik gemaakt van het water. Hierdoor worden kansen gemist om de waterstad aantrekkelijker te maken om te wonen en te werken. Het plan van een sloep- en plezierjachthaven met aanlegsteigers nabij de kop van het Wijnhaveneiland/Red Apple past hier goed in. In de bestemming Water-1 worden steigers toegestaan. Een beheerdersruimte kan gerealiseerd worden in nabijgelegen bebouwing of op een schip.

Wonen op en rond het Wijnhaveneiland

Rondom de Wijnhaven en op het Wijnhaveneiland hebben de afgelopen 10 jaar hoogbouw ontwikkelingen plaatsgevonden. De ontwikkelingsruimte en transformatieruimte op basis van het oude bestemmingsplan is nog niet helemaal benut en wordt voor de nog niet ontwikkelde delen opnieuw opgenomen in het bestemmingsplan. Het betreft hoogbouwontwikkelingen tot maximaal 200 meter hoog, waarbij randvoorwaarden voor hoogbouw zijn opgenomen overeenkomstig met de hoogbouwvisie van Rotterdam. De bouwregeling geldt voor de locaties:

- bouwblok Glashaven/Wijnhaven/Jufferstraat/Scheepmakershaven;
- locatie Wijnhaven 65 en 69 (naast woontoren 100hoog);
- Wijnhavenflat, Wijnhaven 36-94;
- Scheepmakershaven 27 t/m 34 + Wijnbrugstraat 651-747.



Domuslocatie

Aan de Verlengde Willemsbrug/Gapersteeg/Vissteeg worden bouwmogelijkheden op basis van het oude bestemmingsplan opnieuw opgenomen. Op deze bouwlocatie is een gebouw toegestaan met deels een bouwhoogte van 6 meter. Het betreft hier het deel aan de zijde van het gebouw van de Willem de Kooning Academie en Blaak. Deze bouwhoogte zorgt ervoor dat een doorkijk van de Wijnhaven richting Blaak gehandhaafd blijft. Het overige deel van de bouwlocatie mag een bouwhoogte krijgen van 50 meter en 75% hiervan mag een bouwhoogte krijgen van 70 meter. Naast woningbouw zijn diverse andere centrumfuncties toegestaan, met uitzondering van kantoren.

Boompjes, het waterfront

Ontwikkelruimte en transformatieruimte uit het vorige bestemmingsplan wordt overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Waterstad. Ter plaatse van de bestaande bebouwing aan de Boompjes kan gebouwd worden tot 100 meter hoog (met uitzondering op de locatie Ernst&Young toren (Boompjes 258) en het naast gelegen Nederlandse Bank gebouw (Boompjes 250). Bij deze verdere ontwikkeling in de hoogte dient de visuele relatie van het erachter gelegen Wijnhaveneiland met de rivier gerespecteerd te worden. Kantoren zijn toegestaan, maar het totaal aantal m² b.v.o kantoren mag binnen het bestemmingsplan Waterstad niet toenemen.

Wonen

Een toevoeging van maximaal 800 nieuwe woningen wordt mogelijk gemaakt, of maximaal 1.600 woningen indien sprake is van transformatie van kantoren. De toevoeging van 800 nieuwe woningen staat wat betreft de hoeveelheid verkeersbewegingen die wordt toegevoegd gelijk aan de transformatie van 160.000 m² kantoren naar 1.600 woningen. De huidige bebouwing in de waterstad bestaat voor een groot deel uit kantoren. Gezien de wens om in de binnenstad meer woningen te realiseren en de situatie op de kantorenmarkt ligt transformatie van kantoren naar woningen voor de hand. Daarnaast is het belangrijk om de luchtkwaliteit te verbeteren en tijdig aan de wettelijke normen te voldoen. Hiervoor is op nationaal niveau het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Om de toename van verkeersbewegingen binnen de afspraken van het NSL te houden moet het aantal nieuwe woningen dat op basis van het bestemmingsplan Waterstad gerealiseerd kan worden, worden gelimiteerd. Uit een analyse van ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Rotterdam in relatie tot het in het NSL opgenomen programma blijkt dat er in de waterstad nog ruimte is voor toevoeging van maximaal 800 woningen. Daarom is in de regels vastgelegd dat een toevoeging van maximaal 800 woningen dan wel een transformatie naar maximaal 1.600 woningen is toegestaan. En dat alle combinaties van nieuwbouw en transformatie die evenveel verkeer genereren eveneens zijn toegestaan (bijvoorbeeld 500 nieuwbouwwoningen en 600 woningen in plaats van kantoren (transformatie), of 300 nieuwbouwwoningen en 1.000 woningen in plaats van kantoren (transformatie).

Kantoren en detailhandel

In het plangebied van het bestemmingsplan Waterstad is een maximum van 254.084 b.v.o. kantoren toegestaan en betreft het huidige aantal b.v.o. kantoren. Dit betekent dat toename van kantoren op een locatie enkel mogelijk is als op een andere locatie kantoren zijn verdwenen. Hetzelfde geldt voor detailhandel en het maximum b.v.o detailhandel is 3.440 m².



Cultuurhistorie

Monumenten worden niet opgenomen in de regels of de verbeelding van het bestemmingsplan omdat ze beschermd zijn door andere wet- en regelgeving. Dit is voor de beeldbepalende objecten anders. Op de beeldbepalende objecten die genoemd zijn in Bijlage 1 Cultuurhistorie in het bestemmingsplan Waterstad en op de verbeelding zijn opgenomen, is een dubbelbestemming Artikel 14 Waarde - Cultuurhistorie van toepassing. De regeling voorziet in een voorwaardelijk sloopverbod (gekoppeld aan een mogelijkheid voor nieuwbouw) voor de betreffende panden en objecten. Deze dubbelbestemming wordt in het bestemmingsplan opgenomen naar aanleiding van de "Cultuurhistorische Verkenning & Waardenstelling Waterstad Rotterdam".

Nieuwe geluidgevoelige situaties

Het besluit tot vaststellen van hogere waarden voor de nieuwe geluidgevoelige situaties in het bestemmingsplan "Waterstad", dat door directeur Stedelijke Inrichting namens het college is genomen, zal als bijlage in het vastgestelde bestemmingsplan worden opgenomen.

Milieu

Om een grote mate van flexibiliteit te hebben bij het realiseren van de woningen die het bestemmingsplan Waterstad mogelijk maakt, zijn deze nagenoeg overal in het plangebied toegestaan. Daarom is een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor het effect van de toename van woningen (verkeersbewegingen) op de luchtkwaliteit kan een beroep worden gedaan op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarin Rotterdam Centrum als één samenhangend project is opgenomen. Bij externe veiligheid is gekeken naar het transport van gevaarlijke stoffen door de spoortunnel en over de Nieuwe Maas. Daarnaast is onderzoek gedaan naar water, bodem en flora & fauna.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen van 8 augustus tot en met 18 september 2014. De volgende reclamanten hebben hun zienswijze naar voren gebracht over het ontwerpbestemmingsplan:

1. **Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**, Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam
2. **Lehmann Scheepsrestauratie**, Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam, (mede namens G. Sauvage-Nolting, LEK, S. Vos, Scheepshelling Koningspoort, A. van Caspel, Midwinter timmerwerk, N. Hoogstad, Hoogstad Scheepstimmerwerk)
3. **Hoogstad Scheeptimmerwerk**, Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam (en Lehmann Scheepsrestauratie)
4. **Bewonersvereniging LEK**, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam, **Stichting Promotie Museumhaven Rotterdam**, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam, **Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen**, Buitenbassinweg 200, 3063 TB Rotterdam
5. **Cleton & Com**, Postbus 23377, 3001 KJ Rotterdam
6. **Stichting Erfgoedhavens Rotterdam**, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam
7. **Maritiem Museum**, Postbus 988, 3000 AZ Rotterdam
8. **Reclamant 8** (natuurlijke personen worden geanonimiseerd op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens)

De zienswijzen hebben wij ambtshalve beoordeeld en zo nodig van een ambtshalve wijzigingsvoorstel voorzien.



Participatie

Op 2 september 2014 is een inloopavond georganiseerd voor bewoners, bedrijven en geïnteresseerden, waar men is geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijzerapportage

1. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, postbus 9154, 3007 AD Rotterdam

Veiligheidsregio akkoord met ontwerpbestemmingsplan

De Veiligheidsregio kan zich vinden in de wijze waarop haar reactie in het kader van het vooroverleg in het ontwerpbestemmingsplan Waterstad is verwerkt.

Reactie

Wij danken de Veiligheidsregio voor hun bijdrage.

Voorstel

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

2. Lehmann Scheepsrestauratie, Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam

Sloepenhaven in de Punt maakt keren schepen onmogelijk

In het ontwerpbestemmingsplan Waterstad van 4 juli 2014 is de locatie voor een sloepenhaven opgenomen. Deze zou in de kop van de Wijnhaven gerealiseerd worden door stichting Erfgoedhavens. Voor schepen met een lengte tussen de 30 en de 50 meter is het deel van de Wijnhaven tussen de Verlengde Willemsbrug, de Punt en de Hertekade de enige mogelijkheid om te keren. Voor de bereikbaarheid van de havens en de algemene doorvaart is het van groot belang om de punt geheel vrij te houden. Het daar plaatsen van een sloepenhaven zou het keren van grote schepen onmogelijk maken in het traject tussen de Leuvehaven en het Boerengat. Van deze keermogelijkheid maken met grote regelmaat schepen gebruik mede door de bedrijvigheid op scheepswerf "de Koningspoort" en de scheepsreparatiebedrijven aan de Hertekade-oostzijde (tegenover het Witte Huis).

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van steigers in het water van de waterstad mogelijk; hierdoor kan een sloepenhaven in het gebied mogelijk gemaakt worden. Het beheer van het water is in handen bij de stichting Erfgoedhavens. Zij gaan over de systematiek van de vaarbewegingen in het gebied. De stichting Erfgoedhavens is actief betrokken bij de mogelijke komst van de sloepenhaven. Onderzocht wordt wat de voor en nadelen van verschillende alternatieven zijn voor vaarbewegingen in het gebied. Het belang van de vaarbewegingen in het gebied worden daarmee afgewogen bij de aanleg van de sloepenhaven. In het geval dat het "zwaaien" niet meer mogelijk is ter plaatse van de kop van de Wijnhaven bij de Red Apple, zal dit betekenen dat grotere schepen een omweg moeten varen. Stichting Erfgoedhavens heeft aangegeven dat dit slechts een aantal keer per jaar voor zal komen.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Hoogstad Scheeptimmerwerk, Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam

Locatie voor scheepsrestauratie ontbreekt

In het ontwerpbestemmingsplan Waterstad zijn de locaties voor kleinschalige scheepsrestauratie opgenomen. In de opsomming ontbreekt echter een locatie: de Hertekade tussen de Verlengde Willemsbrug en Jan Kuitenbrug. Het betreft het meest oostelijke deel van de Hertekade. Stichting Erfgoedhavens merkt de Hertekade oost aan als plek specifiek bestemd voor werkschepen van scheepsreparatiebedrijven. Al sinds het ontstaan van de museumhaven in de jaren tachtig zijn hier bedrijven gevestigd die kleinschalig schepen repareren en restaureren. Het betreft bedrijfsmatige scheepsreparatie op kleine schaal, uitgevoerd vanaf een werkschip. De omvang en aard van de werkzaamheden zijn hetzelfde als bij Wolfshoek 3 en ook hier bedraagt de afstand tot woningen minimaal 50 meter. Reclamant hecht eraan dat deze locatie gelijkgesteld wordt aan de Wolfshoek en vertrouwt erop dat de omissie wordt hersteld.

Reactie

Naar aanleiding van deze reactie is geconstateerd dat inderdaad sprake is van een omissie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het artikel 9 lid 1, sub g (Water - 1) en artikel 7 lid 1, sub f (Verkeer – Verblijfsgebied) van de regels van het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen naar:

"Kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten zijn toegestaan ter plaatse van de Scheepshelling "Koningspoort", het betreft het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug. Tevens zijn kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten aan de westzijde van de Leuvehaven, aan de Wolfshoek en aan de Hertekade ten oosten van de Verlengde Willemsbrug toegestaan;"

En in de toelichting van de juridische planbeschrijving in paragraaf 4.4.1 (bedrijven) het tekstgedeelte bij het eerste gedachtestreepje te vervangen door:

"Kleinschalige scheepsreparatie is toegestaan ter plaatse van de Scheepshelling "Koningspoort", het betreft het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug. Tevens is kleinschalige scheepsreparatie aan de westzijde van de Leuvehaven, aan de Wolfshoek en aan de Hertekade ten oosten van de Verlengde Willemsbrug toegestaan."

4. Bewonersvereniging LEK, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam, Stichting Promotie Museumhaven Rotterdam, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, Buitenbassinweg 200, 3063 TB Rotterdam

4.1 Geen aandacht voor rol historische schepen

Het ontwerpbestemmingsplan Waterstad besteedt nauwelijks aandacht aan de rol van de historische schepen bij het historisch-ruimtelijke karakter van de waterstad, noch



van het ensemble van historische schepen in de historische havens in het hart van Rotterdam.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. In de cultuurhistorische paragraaf komt het belang van de historische havens naar voren. Daarnaast is er door middel van ambtshalve wijziging A7 in de toelichting meer aandacht besteed aan de waarden van de historische havens. Het bestemmingsplan verwijst tevens naar de vastgestelde Ontwikkelvisie Waterstadhavens 2020 (15 december 2009) waarin alle aanwezige kwaliteiten van het gebied integraal zijn beschreven. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen maakt deel uit van deze visie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

4.2 Historische schepen staan niet op de verbeelding

Het ontwerpbestemmingsplan ziet de historische schepen in de historische havens geheel over het hoofd. Grotere erkenning van het erfgoed en de cultuurhistorische waarden voor de leefomgeving maakt het nodig dat er rekening mee wordt gehouden in de ruimtelijke ordening. Planologische instrumenten kunnen er mede voor zorgen dat cultuurhistorische waarden en waardevolle objecten worden beschermd. De historische schepen, die samen met de havens de Museumhaven Rotterdam vormen - de grootste museumhaven van Nederland en één van de grootste ter wereld - zijn op deze verbeelding niet aangegeven.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. Het in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan opnemen van deze historische waarden is echter niet wenselijk en ook niet mogelijk. Dit zou betekenen dat eerst moet worden vastgesteld welke schepen als cultuurhistorisch waardevol zijn aan te merken. En het opnemen van de dubbelbestemming "Waarde – water cultuurhistorie" zou betekenen dat schepen die niet aan de definitie van cultuurhistorisch waardevol voldoen binnen de dubbelbestemming niet zijn toegestaan. Schepen kunnen echter worden verplaatst, zodat de situatie kan ontstaan dat binnen "water cultuurhistorie" geen (historische) schepen zijn gelegen. De mate waarin schepen en ensembles van schepen cultuurhistorisch waardevol zijn kan niet als ruimtelijk relevant worden gezien, en derhalve niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Het bestemmen van een locatie voor cultuurhistorisch waardevolle schepen impliceert dat de ligging van deze (nader omschreven) schepen op die locatie noodzakelijk is voor een goede ruimtelijke ordening. De gemeente kan niet meegaan in deze verregaande uitleg van het begrip goede ruimtelijke ordening.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



4.3 Ontwerpbestemmingsplan verwijst niet naar relevant beleid

In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt het ensemble van historische schepen in de historische havens. Het ontwerpbestemmingsplan hoort te verwijzen naar een breed gedragen beleid over een zo elementair onderdeel van de ruimtebeleving in de waterstad, dat het karakter en de identiteit van het havengebied in een belangrijke mate bepaalt.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. Het cultuurhistorisch beleid van Rotterdam heeft echter enkel betrekking op onroerende zaken en daar vallen schepen niet onder. Wel komt in de cultuurhistorische paragraaf het belang van de historische havens naar voren. Daarnaast is er door middel van ambtshalve wijziging A7 in de toelichting meer aandacht besteed aan de waarden van de historische havens. Het bestemmingsplan verwijst tevens naar de vastgestelde Ontwikkelvisie Waterstadhavens 2020 (15 december 2009) waarin alle aanwezige kwaliteiten van het gebied integraal zijn beschreven. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en diversiteit op het water. Deze zijn als basis gelegd voor het contract dat is afgesloten met Stichting Erfgoedhavens, die beheerder is van het waterprogramma.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4.4 Cultuurhistorische verkenning moet historische schepen en havens beschrijven

De cultuurhistorische verkenning noemt schepen ter ondersteuning van de identiteit van het Oude Havengebied slechts op één locatie, de Oudehaven. Reclamanten vinden dit onvoldoende. Het ensemble van historische schepen in de historische havens, dat samen de Museumhaven Rotterdam vormt, is kenmerkend voor het karakter en de identiteit van de Oudehaven, de Wijnhaven, de Scheepmakershaven en de Leuehaven. De Cultuurhistorische Verkenning & Waardenstelling Waterstad Rotterdam zou ook een beschrijving moeten bevatten van het ensemble van historische schepen en historische havens.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. Het cultuurhistorisch beleid van Rotterdam heeft echter enkel betrekking op onroerende zaken en daar vallen schepen niet onder. Om deze reden beschrijft de cultuurhistorische verkenning de historische schepen niet. De cultuurhistorische verkenning noemt schepen ter ondersteuning van de identiteit van het Oude Havengebied ook in de andere gebieden zoals in de Schiedamsdijk / Leuehavenwest en Wijnhaven.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



4.5 Dubbelbestemming voor de historische schepen en havens opnemen

Bij de stevige inzet van de gemeente Rotterdam om rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, beeldbepalende objecten en monumentale gevelwanden in stad te houden ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van de stad steekt het gebrek aan aandacht, visie, beleid, erkenning en bescherming van het ensemble van historische schepen en historische havens schril af. De grootste havenstad van Europa neemt zichzelf met dit ontwerpbestemmingsplan voor het echte hart van de havenstad Rotterdam niet erg serieus. Een voor de hand liggende mogelijkheid is dat het ensemble van historische schepen en historische havens de dubbelbestemming "Waarde – water cultuurhistorie" krijgt.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. Het in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan opnemen van deze historische waarden is echter niet wenselijk en ook niet mogelijk. Dit zou betekenen dat eerst moet worden vastgesteld welke schepen als cultuurhistorisch waardevol zijn aan te merken. En het opnemen van de dubbelbestemming "Waarde – water cultuurhistorie" zou betekenen dat schepen die niet aan de definitie van cultuurhistorisch waardevol voldoen binnen de dubbelbestemming niet zijn toegestaan. Schepen kunnen echter worden verplaatst, zodat de situatie kan ontstaan dat binnen "water cultuurhistorie" geen (historische) schepen zijn gelegen. De mate waarin schepen en ensembles van schepen cultuurhistorisch waardevol zijn kan niet als ruimtelijk relevant worden gezien, en derhalve niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Het bestemmen van een locatie voor cultuurhistorisch waardevolle schepen impliceert dat de ligging van deze (nader omschreven) schepen op die locatie noodzakelijk is voor een goede ruimtelijke ordening. De gemeente kan niet meegaan in deze verregaande uitleg van het begrip goede ruimtelijke ordening.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

4.6 Museale en culturele activiteiten in de Oudehaven toestaan

Reclamant vindt het niet duidelijk waarom de museale en culturele activiteiten binnen de bestemming Water - 1 ook niet in de Oudehaven zijn toegestaan. Juist de Oudehaven, die regelmatig het toneel is van nautisch-culturele evenementen, moet hieraan toegevoegd worden.

Reactie

Geconstateerd is dat deze museale en culturele activiteiten ook in de Oudehaven kan worden toegestaan, dan in het ontwerpbestemmingsplan het geval is, overeenkomstig de Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan aan te passen door te regelen dat museale/culturele activiteiten mogelijk zijn in de bestemming Water-1.



En we stellen voor in de regels van het ontwerpbestemmingsplan artikel 9.1 sub j (Water-1) als volgt aan te passen:

"sub j: museale / culturele activiteiten"

4.7 Behoud museumhaven door verankering in het bestemmingsplan

Reclamanten willen een krachtig pleidooi houden voor het behoud van de Museumhaven Rotterdam: het ensemble van historische schepen in de historische havens van Rotterdam. Het verbaast reclamanten dat dit punt geen enkele aandacht krijgt in het nu vast te stellen bestemmingsplan. Reclamanten verzoeken het bestemmingsplan Waterstad en de Cultuurhistorische Verkenning & Waardenstelling Waterstad op de genoemde punten aan te passen.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. De museumhaven is mogelijk gemaakt in de regels van het bestemmingsplan. In artikel 9.1 sub j van de regels zijn museale/culturele activiteiten toegestaan. Het beheer van de havens is in handen van de stichting Erfgoedhavens. De stichting is als beheerder verantwoordelijk voor het verhuren van de ligplaatsen en het toegestane gebruik binnen de planologisch toegestane mogelijkheden.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Cleton & Com, namens Impact Vastgoed B.V, Postbus 23377, 3001 KJ Rotterdam

5.1 Uitbreiding bestaande parkeergarage met 3 lagen gewenst

Reclamant, eigenaar van de parkeergarage aan de Wijnstraat 78, geeft aan dat op korte termijn behoefte bestaat om de bestaande parkeergarage te verhogen met drie parkeerlagen tot 35 meter bouwhoogte. Die behoefte is niet alleen ontstaan door de toenemende parkeerdruk in de omgeving, maar ook als gevolg van de reductie van parkeerplaatsen door de bouw van de naastgelegen woontoren 100 Hoog. 31 parkeerplaatsen zijn vervallen. De beoogde ophoging dient ter compensatie van die vervallen parkeerruimte en de gedane investeringen en is noodzakelijk om de parkeergarage exploitabel te houden. Op grond van artikel 5.2.3. sub e mag het volume van bestaande gebouwen weliswaar worden vergroot, maar is deze toename echter uitsluitend bestemd voor wonen. De reeds aanwezige functies, met uitzondering van kantoren, mogen met maximaal 10% per pand worden uitgebreid. Reclamant verzoekt deze regeling zodanig aan te passen, dat uitbreiding van parkeerplaatsen ook is toegestaan.

Reactie

Het idee van de stedenbouwkundige regeling en de gebruiksmogelijkheden die zijn opgenomen in het bestemmingsplan is dat de waterstad zich verder ontwikkelt tot een aantrekkelijk stadsdeel. Het volume van bestaande gebouwen mag met 10% uitgebreid worden voor de bestaande functies. Dit geldt ook voor deze parkeergarage. Een verdere uitbreiding van de parkeergarage in de hoogte is niet gewenst. Extra volume toevoeging is voor wonen bestemd.



Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

5.2 Toegestane oppervlakte bij verhoging parkeergarage verruimen

Reclamant is verheugd met de hoogbouwmogelijkheden die in het plan worden geboden. Echter, artikel 4.2.3 sub d beperkt de maximaal toegestane oppervlakte per verdieping van de torens: 50% van de bouwperceeloppervlakte. In het geval van reclamant betekent dat een oppervlakte van 338m² per verdieping aangezien de onderhavige bouwperceeloppervlakte 676m² bedraagt. De bestaande oppervlakte van de bebouwing beslaat evenwel het gehele perceel. Een dergelijke verdiepingsoppervlakte is niet toereikend voor de gewenste ophoging van de parkeergarage. In het geval van reclamant zouden de huidige planregels er dus toe leiden dat de parkeergarage met maximaal een bouwlaag mag worden verhoogd. Hiermee kan niet worden voldaan aan de vraag naar parkeerruimte en bovendien is daarmee geen bedrijfseconomisch verantwoorde investering mogelijk. Met een maximale bouwhoogte van 35 meter heeft reclamant voldoende ruimte op de parkeergarage uit te breiden. De functie (bovengrondse parkeergarage) is ingevolge artikel 4.1 sub j zonder meer en onbeperkt toegelaten. Omdat het bestemmingsplan bij recht aanmerkelijk hogere bouwhoogtes toestaat, weliswaar uitsluitend ten behoeve van wonen en kantoren, is reclamant van mening dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar kan bestaan tegen de gewenste ophoging tot 35 meter.

Reactie

De functie parkeren is binnen de bestemming Centrum - 2 toegestaan. Deze functie wordt echter begrensd door de bebouwingsnormen opgenomen in 4.2.3 sub e. De stedenbouwkundige regeling maakt hoger bouwen in het gebied inderdaad mogelijk. Het is de bedoeling van het ruimtelijke beleid dat er een grotere mix van functies in het gebied ontstaat. Voorheen bestond het gebied voornamelijk uit kantoorfuncties. Het beleid zet in op het stimuleren van de woonfunctie om een gemixt en aantrekkelijk stadsdeel te realiseren. Daarom is de uitbreiding van volume in de hoogte uitsluitend bedoeld voor de functie wonen.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

5.3 Lagere parkeerdruk als gevolg van uitbreiding parkeergarage

Reclamant geeft aan dat een belangrijk voordeel van deze uitbreiding het ontlasten van de omgeving is. Door de extra parkeerruimte in het pand ontstaat in het omringende gebied een lagere parkeerdruk. Dit is in lijn met de parkeerstrategie uit het Verkeersplan Binnenstad "Citylounge Bereikt". De doorrekening van de te verwachten parkeersituatie in 2020 laat zien dat in het Oude Westen en het Wijnhaven kwartier het opheffen van de parkeerplaatsen op straat knelpunten voor bewoners kan opleveren. Volgens het rapport moeten, om de ambities in de buitenruimte te halen, straatplekken vervangen worden door gebouwde voorzieningen. Dit kan door het toevoegen van wijkstallingsgarages of het toevoegen van extra stallingsplekken bij nieuwbouwwontwikkelingen. Voorts blijkt uit de voornoemde rapportage dat ook



bezoekers en bedrijven, de andere twee doelgroepen, in deze beide binnenstadskwartieren een drukke parkeersituatie kunnen ervaren.

Reactie

In de parkeerstrategie Binnenstad is aangegeven dat de parkeervraag in het Waterstadkwartier door autonome ontwikkelingen (toename autobezit en autogebruik) en ten gevolge van nieuwbouwontwikkelingen zal toenemen. Ook wordt aangegeven dat de parkeervraag in 2020 naar verwachting groter is dan het parkeeraanbod. Echter is in de parkeerstrategie Binnenstad ook aangegeven dat het vraagoverschot in het Waterstadkwartier op die momenten in de naastgelegen binnenstadskwartieren kan worden opgevangen, omdat daar nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Gezien het feit dat de verwachte toename van het autobezit en het autogebruik zoals destijds is ingeschat zich niet heeft voorgedaan en er uit huidige bezettingscijfers blijkt dat er nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in reeds gerealiseerd parkeervoorzieningen in zowel het Waterstadkwartier (bijv. Boompjesgarage) als in naastgelegen binnenstadskwartieren (Markthagarage) wordt voorgesteld de zienswijze van de reclamant ongegrond te verklaren.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

6. Stichting Erfgoedhavens Rotterdam, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam

6.1 Locatie scheepshelling Koningspoort niet goed aangegeven

In de bijlagen van het bestemmingsplan wordt in enkele gevallen gesproken over de Scheepshelling Koningspoort/Hertekade, waarbij de suggestie wordt gewekt alsof de Scheepshelling Koningspoort gevestigd is aan de Hertekade. Het betreft het wateradvies op bladzijde 26 waar het cijfer op het kaartje overeen komt met de scheepshelling, maar in de tekst sprake is van de Hertekade in plaats van de Koningsdam 1. In de aanvaardbaarheidstoets FF-wet op bladzijde 7 en 8 onder 2.2.3 wordt de Scheepshelling benoemt aan de Hertekade met de aanduiding in de kaart daadwerkelijk aan de Hertekade. Reclamant verzoekt deze omissie te herstellen. De Scheepshelling Koningspoort is gevestigd aan de Koningsdam 1.

Reactie

Hoewel reclamant terecht constateert dat sprake is van een omissie in de milieuonderzoeken, heeft dit geen consequentie voor de juistheid van deze onderzoeken. Het heeft daarom geen meerwaarde om deze aan te passen. De bestemmingsplantoelichting, regels en verbeelding die in de praktijk gebruikt worden wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld, benoemen het adres van Scheepshelling Koningspoort correct.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze van reclamant ongegrond te verklaren.

6.2 Bedrijfsmatige scheepsrestauratie/reparatie opnemen aan de Hertekade

Aan de Hertekade is sprake van bedrijfsmatige scheepsrestauratie/reparatie op kleine schaal net zoals de Scheepshelling zelf en de Wolfshoek. Reclamant vraagt om deze locatie apart te benoemen zodat er geen misverstand kan ontstaan.



Reactie

Naar aanleiding van deze reactie is geconstateerd dat sprake is van een omissie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het artikel 9 lid 1, sub g (Water - 1) en artikel 7 lid 1, sub f (Verkeer – Verblijfsgebied) van de regels van het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen naar:

"Kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten zijn toegestaan ter plaatse van de Scheepshelling "Koningspoort", het betreft het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug. Tevens zijn kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten aan de westzijde van de Leuvehaven, aan de Wolfshoek en aan de Hertekade ten oosten van de Verlengde Willemsbrug toegestaan;"

7. Maritiem Museum, postbus 988, 3000 AZ Rotterdam

7.1 Locatie scheepshelling Koningspoort niet goed aangegeven

In het plan wordt in enkele gevallen gesproken over de Scheepshelling Koningspoort/Hertekade, waarbij de suggestie wordt gewekt alsof de Scheepshelling Koningspoort gevestigd is aan de Hertekade. Dit is niet het geval. De Scheepshelling koningspoort is gevestigd aan de Koningsdam 1.

Reactie

Hoewel reclamant terecht constateert dat sprake is van een omissie (het betreft de milieuonderzoeken, niet het bestemmingsplan zelf) heeft dit geen consequentie voor de juistheid van deze onderzoeken. Het heeft daarom geen meerwaarde om deze aan te passen. De bestemmingsplantoelichting, regels en verbeelding die in de praktijk gebruikt worden wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld, benoemen het adres van Scheepshelling Koningspoort correct.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze van reclamant ongegrond te verklaren.

7.2 Bedrijfsmatige Scheepsrestauratie/reparatie opnemen aan de Hertekade

Aan de Hertekade is sprake van bedrijfsmatige scheepsrestauratie/reparatie op kleine schaal net zoals de Scheepshelling zelf en de Wolfshoek. Reclamant vraagt om deze locatie apart te benoemen zodat er geen misverstand kan ontstaan.

Reactie

Naar aanleiding van deze reactie is geconstateerd dat sprake is van een omissie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het artikel 9 lid 1, sub g (Water - 1) en artikel 7 lid 1, sub f (Verkeer – Verblijfsgebied) van de regels van het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen naar:

"Kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten zijn toegestaan ter plaatse van de Scheepshelling "Koningspoort", het betreft het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug. Tevens zijn kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten aan de westzijde van de Leuvehaven, aan de Wolfshoek en aan de Hertekade ten oosten van de Verlengde Willemsbrug toegestaan;"



8. Reclamant 8

8.1 Meer aandacht voor historische schepen in het bestemmingsplan

Reclamanten zijn bewoners aan boord van een varend woonschip. Reclamanten geven aan dat het mooi zou zijn als de waarde van de aanwezigheid van de historische schepen in de waterstad als beeldbepalende elementen, beter zou worden verankerd in het bestemmingsplan. De vele particuliere scheepseigenaren/bewoners zijn zich zeer bewust van hun participerende rol met de aanwezigheid van hun schepen. Met veel moeite en liefde spannen zij zich in om deze schepen te behouden en te verfraaien. Met een betere vermelding in het bestemmingsplan voelen zij zich door de gemeente Rotterdam beter gewaardeerd en gestimuleerd.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant dat de historische schepen van belang zijn voor karakter van de waterstad. In de cultuurhistorische paragraaf komt het belang van de historische havens naar voren. Daarnaast is er door middel van ambtshalve wijziging A7 in de toelichting meer aandacht besteed aan de waarden van de historische havens. Het bestemmingsplan verwijst tevens naar de vastgestelde Ontwikkelvisie Waterstadhavens 2020 (15 december 2009) waarin alle aanwezige kwaliteiten van het gebied integraal zijn beschreven. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen maakt deel uit van deze visie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

8.2 Onduidelijk is of bewoning op schepen is toegestaan.

De derde alinea van paragraaf 4.4.16 begint met de zin dat dergelijke schepen binnen de bestemming Water - 1 zijn toegestaan. Reclamanten geven aan dat in het midden gelaten wordt of de daadwerkelijke bewoning is toegestaan.

Reactie

De derde alinea van paragraaf 4.4.16 begint met de zin: *"Het bestemmingsplan bestemt het huidige gebruik van de haven door varende woonschepen in de waterstad toe te staan binnen de bestemming Water-1."*

Bewoning op een varend woonschip is in de waterstad toegestaan overeenkomstig de ontwikkelingsvisie en het gewenste toekomstbeeld. Duidelijkshalve wordt in de regels twee begrippen toegevoegd voor woonschip en varend woonschip.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de regels van het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

We stellen u voor in artikel 1 van de regels twee begripsbepalingen toe te voegen, luidende:

"woonschip: een schip dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning.

varend woonschip: een woonschip dat zich met behulp van een eigen krachtbron op eenvoudige en veilige wijze kan verplaatsen."



8.3 Verordening aanpassen in overeenstemming met het bestemmingsplan

Reclamanten vinden het dan ook zinvol om de Verordening woonschepen 2013 als zodanig aan te passen dat deze in overeenstemming is met het bestemmingsplan.

Reactie

Leidend voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan is het lonkend perspectief. Dit perspectief is verwoord in de in 2009 door B&W vastgestelde Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en diversiteit op het water. De sturing hierop vindt plaats door middel van een stelsel van verhuring. Op deze wijze kan vanuit de huidige situatie optimaal worden toegewerkt naar het lonkend perspectief.

De Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten zijn nog niet geheel in overeenstemming met het huidige gebruik van het water en het geschetste perspectief. Nu het planologische regime in het bestemmingsplan niet in de lijn is met het stelsel zoals opgenomen in de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten, stellen wij dan ook voor dat de gemeenteraad de Verordening Woonschepen 2013 en het college de aanwijzingsbesluiten hierop zullen aanpassen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze van reclamant gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan aan te passen conform de ambtshalve voorgestelde aanpassing A1. Het vaststellen van dit bestemmingsplan hoeft niet te wachten op de voorgenomen aanpassingen van de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten.

8.4 Ligplaatsen/adressen op de verbeelding aangeven

De reeds bestaande ligplaatsen/adressen volgens de gemeentelijke basisadministratie ontbreken op de verbeelding.

Reactie

Ligplaatsen voor varende woonschepen zijn toegestaan in het ontwerpbestemmingsplan conform de Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het opnemen van ligplaatsen op de verbeelding is niet nodig, nu deze in de regels zijn geregeld.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze van reclamant ongegrond te verklaren.

Ambtshalve voorgestelde aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan

A1 Ligplaatsen woonschepen/Ontwikkelingsvisie

Leidend voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan is het lonkend perspectief. Dit perspectief is verwoord in de in 2009 door B&W vastgestelde Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en



diversiteit op het water. De sturing hierop vindt plaats door middel van een stelsel van verhuring. Op deze wijze kan vanuit de huidige situatie optimaal worden toegewerkt naar het lonkend perspectief.

De Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten zijn nog niet geheel in overeenstemming met het huidige gebruik van het water en het geschetste perspectief. Nu het planologische regime in het bestemmingsplan niet in de lijn is met het stelsel zoals opgenomen in de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten, stellen wij dan ook voor dat de gemeenteraad de Verordening Woonschepen 2013 en het college de aanwijzingsbesluiten hierop zullen aanpassen. Het vaststellen van dit bestemmingsplan hoeft niet te wachten op de voorgenomen aanpassingen van de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten.

Voor het bestemmingsplan dienen de toelichting en de regels van het ontwerpbestemmingsplan ook hierop aangepast te worden.

We stellen u daarom voor om de juridische planbeschrijving in paragraaf 4.4.16 van de toelichting als volgt aan te passen:

"4.4.16 Water-1 en Water-2

Leidend voor dit bestemmingsplan is het lonkend perspectief. Dit perspectief is verwoord in de in 2009 door B&W vastgestelde Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en diversiteit op het water. De sturing hierop vindt plaats door middel van een stelsel van verhuring. Op deze wijze kan vanuit de huidige situatie optimaal worden toegewerkt naar het lonkend perspectief.

De bestemming Water-1 is toegekend aan het water van de binnenhavens, terwijl Water-2 is toegekend aan het water van de Nieuwe Maas. Het water van de binnenhavens is in beheer bij de stichting Erfgoedhavens Rotterdam. De stichting is als beheerder verantwoordelijk voor het verhuren van de ligplaatsen en het toegestane gebruik binnen de planologisch toegestane mogelijkheden.

Woonfunctie op varende woonschepen

Binnen de bestemming Water-1 zijn ligplaatsen voor varende woonschepen toegestaan. Het betreft hier wonen op schepen die uit zichzelf kunnen wegvaren, dus niet zijnde woonarken en dergelijke. Een definitie is gegeven in de begripsbepaling van de regels voor varende woonschepen.

Bedrijven tot en met categorie 2

Ook zijn binnen de bestemming Water-1 bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan. Daarnaast is kleinschalige scheepsreparatie ter plaatse van Leuvehaven 52, Wolfshoek 3, Koningsdam 1 en de Hertekade toegestaan.

Recreatieve functies

Ook zijn binnen de bestemming Water-1 recreatieve functies toegestaan, zoals voorzieningen ten behoeve van het beheer en verhuur van boten, kano's waterfietsen etc. en ook het recreatief gebruik van het water.

Museale en culturele activiteiten

Museale en culturele activiteiten zijn toegestaan, zoals een openluchtmuseum.



Horeca

Horeca is toegestaan binnen de bestemming Water-1

Tevens is één drijvend hotel in de bestemming Water-1 toegestaan. Vanwege het specifieke uiterlijke karakter / grootschaligheid van een drijvend hotel is slechts het bestaande hotel (hotelboot) in de Wijnhaven toegestaan. Wel zijn er binnen de bestemming Water-1 op varende woonschepen de functie bed & breakfast toegestaan, gelet op het kleinschalige karakter.

Terrassen

Binnen de bestemming Water-1 zijn tevens terrassen toegestaan ten behoeve van een horecavestiging.

Bruggen

Bruggen zijn binnen de bestemming Water-1 overal toegestaan.

De bestemming Water-2 is toegekend aan de Nieuwe Maas. Ter plaatse van de functie-aanduiding "brug" is de Willemsbrug toegestaan."

En we stellen u daarom ook voor om de regels van het ontwerpbestemmingsplan van artikel 9 (Water-1) als volgt aan te passen, (inclusief de wijzigingen vanuit de zienswijzen):

"Artikel 9 Water - 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterlopen en waterberging, de aan- en afvoer van oppervlaktewater, alsmede voor verkeer te water met bijbehorende voorzieningen;
- b. steigers;
- c. één (drijvend) hotel;
- d. ligplaatsen voor varende woonschepen;
- e. ligplaatsen voor varende woonschepen met bed & breakfast;
- f. bedrijven t/m categorie 2;
- g. kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten zijn toegestaan ter plaatse van de Scheepshelling "Koningspoort", het betreft het gebied tussen het Oudehoofdplein, de Maasboulevard en de Jan Kuitenbrug. Tevens zijn kleinschalige scheepsreparatie en museum- en educatieactiviteiten aan de westzijde van de Leuvehaven, aan de Wolfshoek en aan de Hertekade ten oosten van de Verlengde Willemsbrug toegestaan;
- h. horeca in de Wijnhaven en Scheepmakershaven;
- i. recreatieve functies, zoals voorzieningen ten behoeve van het beheer en verhuur van boten, kano's waterfietsen;
- j. museale / culturele activiteiten;
- k. terrassen ten behoeve van een horecavestiging;
- l. ter plaatse van de aanduiding "tunnel", voor een tunnel;
- m. 'Waarde - Archeologie 3', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Op de voor 'Water - 1' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals, keerwanden, beschoeiingen, duikers, bruggen, gemalen e.d., met dien verstande dat bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van terrassen uitsluitend zijn toegelaten indien deze feitelijk aanwezig en vergund is, of alleen vergund, op het moment van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan;
- in de bestemming passende bouwwerken ten behoeve van de gebruiksfuncties die toegestaan zijn conform lid 1 van dit artikel."



A2 Bouwhoogten gebouwen naast Witte huis

De bouwhoogte van drie panden naast het Witte Huis (Wijnhaven 11/ Oost-Wijnstraat 12, Wijnhaven 9 en Oost-Wijnstraat 8) is niet goed op de verbeelding opgenomen. Wij stellen voor de maximale bouwhoogte van 19 meter uit het oude plan te wijzigen naar de feitelijke hoogte van 16 meter, ten behoeve van het behoud van de culturele waarden van dit ensemble: het belang van het Witte Huis als eerste wolkenkrabber van Europa.

A3 Gewijzigd provinciaal beleid

Gelet op het gewijzigde provinciale beleid stellen wij voor de teksten in paragraaf 2.2.1 provinciale structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en paragraaf 2.2.2 provinciale verordening "Ruimte" ter vervangen door de volgende nieuwe paragraaf:

"2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit

Vastgesteld door Provinciale Staten op 9 juli 2014

De Visie ruimte en mobiliteit bestaat uit verschillende delen:

- *De Visie ruimte en mobiliteit omvat de doelen van het provinciale beleid en is zelfbindend voor de provincie.*
- *Het programma mobiliteit en het programma ruimte: in deze twee programma's worden de doelen uitgewerkt en is een realisatiestrategie opgenomen. Per doel is aangegeven welke instrumentenmix wordt ingezet. Sommige doelen en projecten kan de provincie zelf realiseren, maar voor de meeste doelen en projecten heeft de provincie andere partijen nodig. Dit kan zowel via de informele weg, zoals overleg en het maken van afspraken, als via de formele weg, door het inzetten van het juridisch instrumentarium van de Wro. Het gaat dan bijvoorbeeld om zienswijze, aanwijzing, inpassingsplan en verordening.*
- *De verordening Ruimte 2014 bevat regels over de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen of daarmee gelijkgestelde plannen.*

Het bestemmingsplan Waterstad houdt rekening met de volgende provinciale belangen:

Detailhandel

Het bestemmingsplan beperkt de ontwikkelmogelijkheden voor detailhandel uit het vorige bestemmingsplan in dit nieuwe bestemmingsplan op basis van nieuw vastgesteld provinciaal en gemeentelijk beleid. Het betreft de detailhandelsvoorzieningen in de plinten van gebouwen. De locaties voor detailhandel worden teruggebracht op basis van de nota's WNKLN N RTTRDM en Detailhandel in Rotterdam. De toegestane hoeveelheid detailhandel in het gebied is gebaseerd op de bestaande aanwezige detailhandel. Het bestemmingsplan is daarmee niet in strijd met het provinciale beleid.

Kantoren

Het bestemmingsplan neemt de ontwikkelmogelijkheden voor kantoren uit het vorige bestemmingsplan over in dit nieuwe bestemmingsplan. Het betreft hier voornamelijk uitbreidingsruimte aan de Boompjes. De Boompjes ligt binnen de invloedssfeer van de "halte Blaak" uit de provinciale verordening en is te voet binnen 10 minuten bereikbaar. Het bestemmingsplan is niet in strijd met het provinciale beleid.

Archeologie

De archeologische waarden in het bestemmingsplan worden zorgvuldig beschermd. Het bestemmingsplan is niet in strijd met het provinciale beleid.

Veiligheidszonering Nieuwe Maas

In het gebied tussen raainummer 1004 en raainummer 995 (waar alleen binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen langs de kade varen of aanmeren) moet een zone van 25 meter worden vrijgehouden van nieuwe bebouwing. In het gebied tussen de 25 en 40 meter vanaf de kade is nieuwe bebouwing slechts mogelijk als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang en is advies



nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Het bestemmingsplan maakt binnen deze zones geen nieuwe bebouwing mogelijk. Het bestemmingsplan is niet in strijd met het provinciale beleid."

A4 Dubbelbestemmingen in de regels

In de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal verwijzingen naar de dubbelbestemmingen op de verbeelding niet opgenomen. Wij stellen voor de volgende aanpassingen door te voeren:

De dubbelbestemming "Waterstaat - Waterstaatkundige functie" toevoegen aan:

- art. 3 (Centrum - 1), lid 1, sub o en art. 3 (Centrum - 1), lid 2, sub 2;
- art. 5 (Centrum - 3), lid 1, sub n en art. 5 (Centrum - 3), lid 2, sub 2;
- art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 1, sub l en art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 2, sub 2;
- art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 1, sub j en art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 2, sub 2.

De dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" toevoegen aan:

- art. 3 (Centrum - 1), lid 1, sub o en art. 3 (Centrum - 1), lid 2, sub 2;
- art. 5 (Centrum - 3), lid 1, sub n en art. 5 (Centrum - 3), lid 2, sub 2;
- art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 1, sub l en art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 2, sub 2;
- art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 1, sub j en art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 2, sub 2;
- art. 9 (Water - 1), lid 1, sub m en art. 9 (Water - 1), lid 2, sub 2;
- art. 10 (Water - 2), lid 1, sub e en art. 10 (Water - 2), lid 2, sub 2.

De dubbelbestemming "Waarde - Cultuurhistorie" toevoegen aan:

- art. 3 (Centrum - 1), lid 1, sub o en art. 3 (Centrum - 1), lid 2, sub 2;
- art. 4 (Centrum - 2), lid 1, sub o en art. 4 (Centrum - 2), lid 2, sub 2;
- art. 5 (Centrum - 3), lid 1, sub n en art. 5 (Centrum - 3), lid 2, sub 2;
- art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 1, sub l en art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 2, sub 2;
- art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 1, sub j en art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 2, sub 2;
- art. 9 (Water - 1), lid 1, sub m en art. 9 (Water - 1), lid 2, sub 2.

De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 1" toevoegen aan:

- art. 3 (Centrum - 1), lid 1, sub o en art. 3 (Centrum - 1), lid 2, sub 2;

De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 2" toevoegen aan:

- art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 1, sub l en art. 7 (Verkeer - Verblijfsgeb.), lid 2, sub 2;
- art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 1, sub j en art. 8 (Verkeer - Wegverkeer), lid 2, sub 2;
- art. 9 (Water - 1), lid 1, sub m en art. 9 (Water - 1), lid 2, sub 2;
- art. 10 (Water - 2), lid 1, sub e en art. 10 (Water - 2), lid 2, sub 2.

A5 Waarde - Archeologie -1 -2 -3 aanpassen aan de SVBP 2012

In de toelichting, regels en verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan zijn de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie - 1, Waarde-Archeologie - 2 en Waarde-Archeologie - 3 niet conform de SVBP2012. Er is een koppelteken te veel opgenomen. Wij stellen voor in het gehele ontwerpbestemmingsplan de naamgeving te wijzigen naar Waarde - Archeologie 1, Waarde - Archeologie 2, Waarde - Archeologie 3.

A6 Wonen op de begane grond

In artikel 4, lid 1, sub a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat tussen woontoren 100hoog (hoek Posthoornstraat/Wijnhaven) en de Zwarte Hondstraat wonen op de begane grond niet is toegestaan. Omdat deze regel niet strookt met de gewenste flexibiliteit stellen wij u voor de volgende zinsnede van artikel 4, lid 1, sub a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen:



"op de bouwlocatie tussen woontoren 100hoog (hoek Posthoornstraat/Wijnhaven) en de Zwarte Hondstraat is wonen op de begane grond niet toegestaan;"

A7 Cultuurhistorische paragraaf toelichting en regels

Naar aanleiding van de opgestelde cultuurhistorische verkenning stellen wij u voor de cultuurhistorische paragraaf uit te breiden met de volgende paragrafen en de paragrafen 3.1.3 en 3.1.4 van het ontwerpbestemmingsplan te hernoemen:

3.1.3 Cultuurhistorische Waarden algemeen

1 Pre-industriële en Wederopbouwhavens: ruggengraat van de waterstad

De laat-16de, begin-17de-eeuwse buitendijkse havens, die, op de naoorlogse vergraven oostkant van de Leuvehaven, de ingekorte Oudehaven en de gewijzigde punt van de Wijnhaven na, nog altijd intact zijn, vormen de ruimtelijke én cultuurhistorische ruggengraat van dit gebied. Slechts de westelijke Blaak heeft de oorlog niet overleefd. De Bierhaven en Rederijhaven maken deel uit van dit alomvattende en cultuurhistorische waardevolle watersysteem, hoewel deze havens pas in de naoorlogse jaren gegraven zijn. Zij zijn waardevol, omdat zij de herinnering aan het binnenvaartcentrum - een voortvloei uit het Basisplan - nog steeds levend houden. De wijze waarop in de Wederopbouw met middelhoog aan het water de historische havenprofielen intact werden gelaten is eveneens een waardevol cultuurhistorische en stedenbouwkundige kwaliteit. Vanouds maakten deze havens met hun typisch pre-industrieel havenprofiel deel uit van een functionele en stedenbouwkundige drie-eenheid: water-kade-bebouwing. Nadat de bebouwing in de oorlog vrijwel volledig was weggevaagd, en uiteindelijk ook de scheepvaart uit het gebied verdween, is de relatie tussen deze drie stedenbouwkundige basiselementen verdwenen. Het water echter resteerde, als min of meer autonoom element, net als de kades. De verbinding van het buitendijkse water van de havens met het binnendijkse van de binnenstad, via de Leuveluis, is eveneens verdwenen.

2 Stedenbouwkundig patroon van gesloten straten en particuliere invullingen

De stedenbouwkundige structuur van de waterstad is in zijn algemeenheid van aanzienlijke cultuurhistorische waarde, deels omdat deze de resultante van het Basisplan, deels omdat deze zelfs nog vooroorlogse is. De stedenbouwkundige structuur uit het Basisplan is van belang voor de waterstad omdat deze de grondslag voor een geheel nieuwe fase in het bestaan van dit stadsdeel vormde, en de basis is geweest van de meeste architectonische en stedenbouwkundige invullingen, gedurende vele decennia. Het Basisplan is bovendien de cultuurhistorische drager bij uitstek van de denkbeelden tijdens de Wederopbouw over de functies die dit deel van de binnenstad na het bombardement in het nieuwe Rotterdam moest gaan vervullen. Het gehele gebied - op de Oudehaven na - stond in het teken van de haven en de handel. Deze relaties met het oorspronkelijke Basisplan zijn een waardevol cultuurhistorisch gegeven. De stedenbouwkundige structuur van het Basisplan is ook op enkele andere niveaus van belang: • Voor het Wijnhaveneiland-oost en de Wijnstraat en omgeving ligt het belang van het stedenbouwkundig patroon uit het Basisplan ook daarin dat er een nieuwe structuur is ontworpen van deels nieuwe straten en havens, verbrede en verschoven straten, nieuwe bouwblokken en gebouwen die deels teruggrijpen op de vooroorlogse structuur. Dat heeft in het centrale deel van de waterstad geleid tot een grondplan dat uitging van meer traditionele straten en bouwblokken in plaats van open, modernistische structuren. • Mede omdat het centrale deel van de waterstad uiteindelijk bestemd werd als haven-, bedrijven- en kantoreengebied, werd voor de invulling ervan méér geleund op particulier initiatief dan in delen van de binnenstad waar woningbouw of stedelijke functies hun plek dienden te krijgen. Hier konden particuliere bedrijven of instellingen op een kleine of grotere kavel een bedrijfspand of kantoor oprichten, van laagbouw tot middelhoog, van traditioneel stadspannd formaat tot horizontaal en modern,



maar alle traditioneel aaneengeschaald en in de (verlegde) vooroorlogse of nieuwe rooilijn. De grotere en gekoppelde bedrijfsverzamelgebouwen tussen Glashaven en Jufferstraat waren hier een uitzondering op, maar voegden zich aan de straatzijden geheel tussen de andere panden in. Deze betrekkelijk fijnmazige structuur van gesloten straten en gevelwanden en betrekkelijk kleinschalige invullingen is voor het Wijnhaveneiland en de Wijnstraat een belangrijke cultuurhistorische én stedenbouwkundige kwaliteit, mede omdat het een link legt met de vooroorlogse situatie.

3 Gebundelde diversiteit

De waterstad is een weerslag van meerdere cultuurperioden en van sterke wijzigingen in opvattingen met betrekking tot de ruimtelijke en functionele opzet van de stad. De specifieke geschiedenis van het gebied is herkenbaar in meerdere lagen en in meerdere identiteiten, verspreid over de deelgebieden. Ieder deelgebied legt getuigenis af van de ruimtelijke opvattingen die het architectonisch en stedenbouwkundig discours van naoorlogs Nederland gekenmerkt hebben, soms rustig en ingetogen, dan weer met een scherp contrast tussen de verschillende visies en vormtalen. Dit laatste betekent dat niet alleen diversiteit en meerlagigheid, maar op de schaalniveaus van de deelgebieden ook een zekere eenduidigheid en samenhang als begrippen op de waterstad van toepassing zijn. Deze 'gebundelde diversiteit' vormt één van de belangrijkste cultuurhistorische en ruimtelijke karakteristieken van de waterstad.

4 Vooroorlogse gebouwen en bouwwerken

De gebouwen en bouwwerken die dateren uit de vooroorlogse periode hebben een grote cultuurhistorische waarde, omdat zij een belangrijke herinnering zijn aan het Rotterdam van de 16de, 17de en 18de eeuw, waarin de stad uitgroeide tot de belangrijkste havenstad na Amsterdam, alsmede aan de vroegmoderne stad, van de tweede helft van de 19de eeuw tot de Tweede Wereldoorlog, waarin Rotterdam spectaculair uitgroeide tot een van de grootste havens van de wereld. Het Witte Huis en de belendende panden, de funderingen en oprit van de historische Willemsbrug, de historische kademuren, de bruggen, bruggenhoofden en -huisjes behoren tot dit belangrijke erfgoed.

5 Wederopbouwarchitectuur

De wederopbouwarchitectuur - voor zover bewaard gebleven in volumeopbouw en architectonische expressie - is een belangrijke cultuurhistorische waarde van de waterstad. Deze doorgaans lichte, ranke en in zijn detaillering verfijnde architectuur is uiterst herkenbaar en verleent aan dit gebied een historische tijddiepte die zeker na 50 jaar al weer als een waardevolle doorkijk in een zich steeds verder verwijderend tijdperk wordt ervaren. In zekere zin is zij op weg dezelfde functie te vervullen als pre-industriële architectuur in niet-verwoeste binnensteden, en is dan ook van niet te onderschatten betekenis voor de identiteit van dit gebied. De specifieke wijze waarop de plinten van wederopbouwarchitectuur betekenis, maat en ritme geven aan de openbare ruimte is eveneens een grote cultuurhistorische.

De in de cultuurhistorische verkenning genoemde aanbevelingen algemeen zijn opgenomen in paragraaf 4.2 ontwerp kader. Voor de cultuurhistorische waarden per deelgebied en bijbehorende aanbevelingen verwijzen wij naar de "Cultuurhistorische verkenning & waardenstelling Waterstad Rotterdam".

3.1.4 Aanbevelingen vanuit cultuurhistorie voor de waterstad

1. Behoud cultuurhistorische waarden.

Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.1 cultuurhistorie van het bestemmingsplan en de cultuurhistorische verkenning & waardenstelling Waterstad Rotterdam.



2. Relatie tussen water en kade

Onderzoek de mogelijkheden om de kade van gevelwand tot kaderand vorm te geven in één bestratingsmateriaal (keien), wat de mogelijkheden zijn om meer intermediairs te creëren tussen kade en water (trappen, steigers, vlonders), in hoeverre het water sterk verdicht kan worden met boten, of er wateractiviteiten (zoals bootverhuur) kunnen plaatsvinden en of daar op de wal kleine voorzieningen voor kunnen worden aangelegd (bijvoorbeeld walkantoorpjes).

3. Relatie tussen bebouwing en kade straat: ontsluitingen en encroachment

In moderne grootschalige projecten is het goed mogelijk de begane grondlaag te voorzien van een hoge dichtheid aan ontsluitingen. Ook een privaat voorgebied, in meerdere stedenbouwkundige plannen als een 'encroachmentzone' aangeduid, kan hier worden geïntroduceerd, in een bescheiden vorm, zonder bouwkundige constructies.

4. Primaire functies aan de straat & architectonisch display

In de vooroorlogse waterstad lagen de hoofdfuncties van de gebouwen of complexen stevast aan de openbare ruimte, terwijl de afgeleide of ondersteunende functies in het achtergebied waren gesitueerd, doorgaans buiten het zicht. Met de hoogbouwontwikkelingen is de waterstad op een punt gekomen waarin het programma dusdanige proporties aanneemt, dat de ondersteunende functies als parkeergarages, bergingen, afvalberging e.d. slecht met moeite nog weggehouden kunnen worden van de openbare ruimte. Toch is dat een uiterst belangrijke opgave. Indien de positionering van ondersteunende functies aan de straat toch onvermijdelijk is, sluit niet een 'eerlijke' maar een esthetische benadering het beste aan op de cultuurhistorische achtergrond van dit stadsdeel en op de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied. Dit vraagt om een gevelbehandeling van ondergeschikte functies, die deze functies niet open leggen aan de straat, en die voor wat betreft ontwerp en materialisering niet ondergeschikt is aan de van de hoofdfunctie. Bijvoorbeeld parkeergarages voorzien van een representatieve gevelwand en warmkleurige lichtbronnen en niet gerealiseerd ter plaatse van de gevel op de begane grond.

5. Coïncidentele stedelijkheid

Voor 1940, maar ten dele ook in de Wederopbouw, werden de havens geflankeerd door gevelwanden met een snelle aaneenschakeling van voornamelijk verticale volumes, hoger dan breed, waardoor de visuele afwisseling 'op de strekkende meter' bijzonder hoog was. Vooral vanaf de jaren '60 zijn er veel horizontale, langgerekte gebouwen langs de havens verschenen, die – evenredig – in samenhang met het verdwijnen van de bedrijvigheid op het water en de kades, nauwelijks meer compensatie kunnen bieden voor de leegte van deze brede en strikt lineaire ruimtes. Stedelijke allure is nu enkel aanwezig op de hoogbouwlaag.

De stedenbouwkundige lagen van de middelhoogbouw en de plint op voetgangersniveau kunnen eveneens meer stedelijkheid gebruiken. Deze stedelijkheid kan niet alleen maar programmatisch zijn, maar zal zich ook moeten betrekken op het beeld.

6. Plinten op voetgangersniveau

In de Wederopbouw, maar ook in de vooroorlogse situatie, waren gebouwen vaak architectonisch verankerd aan de openbare ruimte door middel van een plint, dat wil zeggen een begane grondlaag die dusdanig was opengewerkt dat er een goed visueel en dikwijls ook functioneel contact bestond (doormiddel van een entree) tussen de openbare ruimte en de binnenwereld van het gebouw. Daarnaast was de plint een constructie met een 'dragende tektoniek', dat wil zeggen dat de bovenbouw rustte of leek te rusten op een architectonische gearticuleerde constructie, die zich zowel wat betreft vormgeving als wat betreft plastiek onderscheidde van de bovenbouw. Het gebouw stond daarmee zowel 'stevig' op de grond, als dat het daarvan werd 'opgetild'. Een juiste verhouding van de hoogte van de plint tot de totale hoogte van het gebouwen was dan overigens van groot belang. In enkele recente ontwerpen in de



waterstad heeft de (te lage) plint geen dragende tektoniek meer, waarmee gebouwen gaan zweven en de plint niet meer een element is dat maat en ritme op voetgangersniveau aanbiedt. Het is aan te bevelen in de waterstad meer aan te sluiten op deze historische vormgevingsprincipes van de plint.

7. Binnenstedelijke havenprofielen

Het behoud van het historische havenprofiel, ook met hoogbouw, is van groot belang om deze havens in hun historische functie en opbouw herkenbaar te houden. Met maximaal 7 lagen voor bebouwing aan de havens wordt goed op de gemiddelde hoogte van de Wederopbouw in dit gebied aangesloten en blijft de referentie aan een historische haven voldoende zichtbaar.

8. Besloten straten en strakke rooilijnen

Het is van belang rooilijnen strak te houden en indien die niet mogelijk blijkt, strategieën in te zetten om de rooilijn onregelmatigheid te maskeren of te compenseren, bijvoorbeeld met behulp van groen.

9. Secundaire en tertiaire verbindingen

Voor het bombardement kende de waterstad een zeer fijnzinnige ruimtelijke structuur en een fijnzinnige, veelvoudige en hechte koppeling aan de omringende buurten. De primaire, secundaire en tertiaire verkeersstructuur verdienen aandacht. Tussen tegenoverliggende of in elkaars verlengde gelegen kades kunnen verbindingen worden aangelegd. Voldoende ruime en open plinten in de primaire, secundaire en tertiaire verbindingen van het gebied zijn noodzakelijk voor een levendigere en fijnmazigere waterstad.

10. Doorvaarbaarheid waterstad

Aanbevolen wordt de mogelijkheid tot herkoppeling van de waterstructuur van Landstad en waterstad. Voor de oorlog bestond die verbinding op deze plek in de binnenstad uit een lange overkluizing onder de Zeevismarkt, tussen de Steigersgracht en de Leuvehaven. Als gevolg van de demping van het noordelijk stuk van de Leuvehaven werd tijdens de Wederopbouw deze verbinding in de vorm van de Leuvelsluis opnieuw vormgegeven, maar zuidelijker, ten hoogte van Plein 1940. Met het realiseren van de verkeerstunnels in de jaren '60 ten behoeve van de koppeling tussen Blaak en Westblaak werd de Leuvelsluis definitief voor de scheepvaart afgesloten. Een nieuwe verbindingroute met een beperkte vaardiepte kan een denkrichting zijn. Eveneens zou gezocht kunnen worden naar oplossingen die gebruik maken van de moderne vertaling van het historische overtoomprincipe, dit eventueel in een combinatie met een afwaardering van de verkeersonderdoorgang Blaak-Westblaak.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de algemene aanbevelingen en de aanbevelingen gespecificeerd per gebied wordt verwezen naar de Cultuurhistorische verkenning & waardenstelling Waterstad Rotterdam."

Daarnaast stellen wij u voor aan paragraaf 4.2 de volgende tekst toe te voegen:

"In paragraaf 3.1.4 zijn vanuit cultuurhistorie aanbevelingen opgenomen, voor o.a. de bebouwing in de waterstad, die kunnen bijdragen aan het verlevendigen van de waterstad."



Daarnaast stellen wij u voor een gedeelte van de tekst in paragraaf 4.3.3:

"Aanbeveling m.b.t. verbinding Laurenskwartier-Waterstad

Bij het inzetten van de stedenbouwkundige formule is het aanbevelingswaardig om te kijken of verbindingen tussen de waterstad en het Laurenskwartier verbeterd kunnen worden, zoals de nu doodlopende verbinding Dominee Jan Scharpstraat-Molstraat-Wijnhaven. Deze aanbeveling wordt genoemd in de "Cultuurhistorische Verkenning & Waardenstelling Waterstad Rotterdam" (Januari 2014)."

te vervangen door:

"Aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

In paragraaf 3.1.4 zijn vanuit cultuurhistorie aanbevelingen opgenomen, voor o.a. de bebouwing in de waterstad, die kunnen bijdragen aan het verlevendigen van de waterstad."

A8 Geluidsgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder

In artikel 1.28 van de regels zijn medische centra en poliklinieken opgenomen als geluidsgevoelige functies. De Wet geluidhinder is echter aangepast waardoor deze functies niet langer geluidsgevoelig zijn. Wij stellen u daarom voor de functies medische centra en poliklinieken uit artikel 1.28 Geluidsgevoelige functies (in de zin van de Wet geluidhinder) te schrappen.

A9 Parapluherziening Terrassen

Naar aanleiding van de "Parapluherziening Terrassen" stellen wij u voor om de specifieke gebruiksregels van terrassen te schrappen uit de regels. In de Parapluherziening is voorgesteld om de voorwaarden voor de situering van een terras (bijvoorbeeld garantie voor vrije doorgang op het trottoir) te laten vervallen, omdat deze al geborgd zijn bij de verlening van de exploitatievergunning.

Wij stellen u daarom voor om artikel 7.4 (Verkeer-Verblijfsgebied) en artikel 8.4 (Verkeer-Wegverkeer) van de regels te schrappen, luidende als volgt:

"Horeca

Terrassen dienen aan de volgende eisen te voldoen:

- a. nooduitgangen, brandtrappen en brandkranen dienen vrijgehouden te worden;*
- b. op trottoirs dient een minimum van 1,80 meter brede obstakelvrije doorloopruimte te zijn gegarandeerd;*
- c. een terras dat niet langs een rijweg is gesitueerd (bijvoorbeeld een plein) dient een vrije doorgang van minimaal 4,50 meter breed te hebben."*

A10 Overkraging Red Apple, Wijnbrugstraat

Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding "overkraging" die op de verbeelding in de Wijnbrugstraat staat aangegeven, stellen wij u voor conform de feitelijke situatie de bestemming "Centrum-1" op die plek te vergroten in plaats van de opgenomen bestemming "Verkeer- Verblijfsgebied".

A11 Parkeerregeling: voorwaardelijke verplichting over parkeren

De stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen) uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 hebben met de nieuwe Wro (1 juli 2008) en de daarop gebaseerde overgangswet (29 november 2014) hun werkingskracht verloren. Wij stellen u daarom voor om de parkeernormen uit de Rotterdamse bouwverordening in het bestemmingsplan als volgt op te nemen.



In de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.5 Juridische planbeschrijving een subparagraaf op te nemen, luidende:

"4.5.x Parkeerregeling

Algemeen

Aanleiding voor het opnemen van deze parkeerregeling is gelegen in het feit dat de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen) uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 met de nieuwe Wro (1 juli 2008) en de daarop gebaseerde overgangswet (29 november 2014) hun werkingskracht hebben verloren. Dit betekent dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening geen aanvullende werking meer hebben op bestemmingsplannen die vanaf 29 november 2014 worden vastgesteld. Het betreft met name de bepalingen over het parkeren (en laden en lossen). Immers, bij elke bouw aanvraag kwam via de toetsing aan de Bouwverordening de vraag aan de orde of bij het bouwplan wel voldoende parkeergelegenheid wordt of kan worden gerealiseerd. Nu de grondslag aan deze bepalingen is komen te vervallen, kan hier ook niet meer aan worden getoetst.

Het overgangsrecht zorgt ervoor dat de parkeernormen uit de Bouwverordening wel van toepassing blijven, voor vijf jaar, voor alle plannen vastgesteld vóór 29 november 2014. Het opleggen van de parkeernormen moet geregeld worden door het opnemen van een zogenoemde voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan. Als grondslag hiervoor geldt het tweede lid van artikel 3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is opgenomen dat een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg bij het gebruik van een bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hierdoor is het mogelijk om in de bestemmingsplanregel te verwijzen naar gemeentelijke beleidsregels over parkeernormen. Omdat nu nog geen beleid is vastgesteld, is er voor gekozen de normen uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 op te nemen in het bestemmingsplan. Tevens is in de regels een bepaling opgenomen waarmee geregeld is dat nieuw beleid ten aanzien van parkeernormen de nu vastgelegde parkeernormen kan vervangen.

Regeling

In de regels van het bestemmingsplan is nu de regel 'Voorwaardelijke verplichting over parkeren' opgenomen. In deze regeling wordt voor de parkeernormen verwezen naar de bijlage Parkeernormen. Deze normen zijn gelijk aan de normen zoals opgenomen in de Bouwverordening Rotterdam 2010. Er is geen materiele wijziging van de toetsingsnormen beoogd. Slechts de wettelijke grondslag is gewijzigd.

Uitvoering

Bij het bouwen van woningen en voorzieningen worden in het bestemmingsplan eisen gesteld aan de aanwezige parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden. In het centrum geldt dat er alleen maximumnormen zijn, in de andere gebieden zijn er ook minimumnormen. Wat betreft de parkeergelegenheid wordt er een parkeereis gesteld. Deze parkeereis wordt berekend aan de hand van de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage Parkeernormen van de regels van dit bestemmingsplan. De minimumparkeernormen zijn er om te zorgen dat de behoefte aan parkeerruimte bij nieuwe ontwikkelingen geacommodeerd wordt. De maximumnormen zijn bedoeld om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Om overlast in het openbaar gebied tegen te gaan moet de parkeereis door de ontwikkelaar op eigen terrein gerealiseerd worden.

Afwijkingsbepaling

In situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbepaling.



Onder a, wordt met dubbelgebruik bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties, winkelfuncties e.a. die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk.

Onder b, wordt met parkeereisovereenkomst bedoeld een overeenkomst, tussen de ontwikkelaar en de gemeente, waarbij de gemeente de verplichting op zich neemt om (een deel van) de parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar te stellen of te realiseren. De ontwikkelaar betaalt hiervoor een compensatiesom. De hoogte van de afkoopsom is afhankelijk van het aantal te compenseren parkeerplaatsen en het gebied waarin de ontwikkeling wordt geïnitieerd.

Onder b en c, wordt gesproken over een gemeentelijk belang. Dit houdt in dat de ontwikkeling zodanig gewenst is vanuit de gemeente dat de gemeente toestaat dat een deel van de parkeereis wordt opgelost in het openbare gebied. De ontwikkelaar moet hierbij kunnen aangeven met gegronde redenen dat het niet mogelijk is om de parkeereis op eigen terrein te realiseren.

Onder d, wordt gesproken over een bijzonder gemeentelijk belang. Het gaat hierbij om zeer uitzonderlijke situaties, waarbij met gegronde redenen aangetoond is, dat het niet mogelijk is om aan (een deel van) de parkeereis op eigen terrein te voldoen én er ook geen mogelijkheden bestaan om (een deel van) de parkeereis in de openbare ruimte op te lossen. Het verschil met het gemeentelijk belang, zoals genoemd in onderdeel b en c, zit in het feit dat de gemeente de ontwikkeling zodanig gewenst vindt, uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving, dat er volledige vrijstelling van de parkeereis wordt toegestaan. Deze afwijking zal slechts worden verleend na een bestuurlijk besluit waarin de motivering van het verlenen van deze afwijking is opgenomen."

In de regels in Hoofdstuk 3 (Algemene regels) een nieuw artikel in te voegen en de artikelen te hernoemen, luidende:

"Artikel x Voorwaardelijke verplichting over parkeren

x.1 Parkeerbehoefte

- a. Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 (oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik) is slechts toegestaan als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein.
- b. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in de bijlage Parkeernormen behorende bij deze regels.

x.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning nadere regels stellen ten aanzien van:

- a. de aard, de plaats en de inrichting van de parkeer- of de stallinggelegenheid;
- b. de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid voor het laden of lossen;
- c. de aanwezigheid en aanduiding van parkeer- of stallinggelegenheid uitsluitend ten behoeve van invaliden.

x.3 Afwijken van de regels

x.3.1 Voorwaarden voor afwijken

Burgemeester en wethouders kunnen omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste lid indien:

- a. uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning over te leggen parkeerbalans blijkt dat op eigen terrein door middel van dubbelgebruik voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn;



- b. de aanvrager van een omgevingsvergunning de parkeereis door middel van een parkeereisovereenkomst financieel compenseert aan de gemeente Rotterdam en met de verwezenlijking van het bouwplan, naar het oordeel van burgemeester en wethouders, een gemeentelijk belang is gemoeid;
- c. er sprake is van een totale gebiedsontwikkeling en naar het oordeel van burgemeester en wethouders een gemeentelijk belang rechtvaardigt dat op straat parkeerplaatsen worden aangelegd uit de grondopbrengst;
- d. de onderdelen a tot en met c zich niet voordoen en naar het oordeel van burgemeester en wethouders met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

x.3.2 Nadere regels

Burgemeester en wethouders kunnen bij de omgevingsvergunning nadere regels stellen aan de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in het vorige lid.

x.4 Vaststellen beleidsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd beleidsregels vast te stellen, welke in de plaats treden van de in dit artikel opgenomen parkeernormen (inclusief de bijbehorende bijlage)."

In de regels van het bestemmingsplan onder Bijlagen de bijlage Parkeernormen invoegen, luidende:

Bijlage Parkeernormen

Parkeernormen voor de oprichting van een gebouw of verandering van functie of uitbreiding van bestaand gebruik, inclusief gebiedsindeling behorend bij de algemene regel: voorwaardelijke verplichting over parkeren

Artikel 1 Indeling van het gebied van de gemeente

Begripsbepalingen

1. Parkeerzone A:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 paars zijn gekleurd.
2. Parkeerzone B:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 groen zijn gekleurd.
3. Parkeerzone C:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 1 noch tot zone A, noch tot zone B behoren.
4. Sector 1:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 paars zijn gekleurd.
5. Sector 2:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 oranje zijn gekleurd.
6. Sector 3:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 geel zijn gekleurd.
7. Sector 4:
Die gedeelten van het gebied der gemeente, die op kaart 2 groen zijn gekleurd.

Artikel 2 Onderverdeling gebouwen naar bestemming

1. Capaciteit parkeergelegenheid Werken, Winkelen, Horeca, Sport en Recreatie, Gezondheidszorg, Onderwijs en Cultuur.
2. De capaciteit van de parkeergelegenheid ten behoeve van de in lid 1 bedoelde categorieën van gebouwen is opgenomen in de bij deze bijlage behorende tabel.



Artikel 3 Vaststelling parkeercapaciteit

De capaciteit van een parkeergelegenheid wordt in hele getallen vastgesteld. In voorkomende gevallen vindt afronding op de gebruikelijke wijze plaats, derhalve bij 0,5 of meer naar boven en bij minder dan 0,5 naar beneden.

Artikel 4 Berekening parkeercapaciteit bij verbouwingen

Bij een verbouwing, niet zijnde sloop/nieuwbouw, waarbij de parkeerdruk toeneemt, wordt het aantal parkeerplaatsen, vereist volgens de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel, verminderd met het aantal parkeerplaatsen dat vereist was of zou zijn voor de verbouwing.

Artikel 4a Afwijking 55-pluswoningen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van de in deze bijlage opgenomen tabel met normen voor parkeren indien sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van ten minste 65 m² die nadrukkelijk bestemd is als huisvesting voor 55-plussers, een en ander tot een norm van 0,6 stallingsplaatsen per woning.

Artikel 5 Ontheffing parkeerels

Een parkeerels wordt niet gesteld bij een verbouwing waarbij noch een wijziging in het gebruik van het gebouw, noch een uitbreiding van het vloeroppervlak ervan plaats vindt.

Artikel 6 Supermarkt

Als supermarkt worden aangemerkt winkelbestemmingen met een bruto vloeroppervlak van 600 m² of meer.

Artikel 7 Afwijkingen van de tabel

1. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan bij de vaststelling van de capaciteit van een parkeergelegenheid worden afgeweken van de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel.
2. De capaciteit van een parkeergelegenheid ten behoeve van gebouwen, welke niet in de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel voorkomen, wordt per geval vastgesteld. Daarbij wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare gebouwen, vermeld in deze tabel.

Tabel

Gebruiksoppervlakte (m²)	Sector 1 Stallingsplaatsen per woning	Sector 2 Stallingsplaatsen per woning	Sector 3 Stallingsplaatsen per woning	Sector 4 Stallingsplaatsen per woning
< 40	0,1	0,1	0,1	0,1
40 – 65	0,6	0,6	0,6	0,6
65 – 85	0,6	0,8	1,0	1,4
85 – 120	1,0	1,0	1,2	1,6
120 +	1,2	1,2	1,4	1,8

per 100 m ² bvo, tenzij anders vermeld	Parkeerzone A Centrum	Parkeerzone B Knooppunten en stadswijken	Parkeerzone C Overig gebied
	MAX.	MIN.	MIN.
werken			
kantoor met baliefunctie (banken, postkantoren)*	1,20	2,00	2,50
kantoor *	0,76	1,00	1,20
arbeidsintensief / bezoekers intensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)*	0,67	1,20	2,00
arbeidsintensief / bezoekersintensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.) **	0,19	0,30	0,60
Bedrijfsverzamelgebouw *	0,72	0,80	0,80



winkelen			
winkel ***	0,38	2,50	2,50
supermarkt ***	0,38	2,80	3,00
grootschalige detailhandel ***	n.v.t.	4,50	5,50
bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	n.v.t.	2,20	2,20
showroom **	0,26	0,60	1,00
Sport en recreatie			
gymzaal/sporthal binnen #	0,08	1,70	2,00
sportveld buiten (per ha netto terrein) ##	0,65	13,00	13,00
dansstudio/sportschool	0,10	2,00	3,00
squashbaan (per baan)	0,10	1,00	1,00
tennisbaan (per baan)	0,20	2,00	2,00
golfbaan (per hole)	n.v.t.	n.v.t.	6,00
bowlingcentrum/biljartzaal (per baan/tafel)	0,08	1,50	1,50
zwembad (per 100 m ² opp. bassin)	0,70	8,00	9,00
volkstuinten/nutstuinten (per tuin)	0,30	0,30	0,30
manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,30
jachthaven (per ligplaats)	0,05	0,50	0,50
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	0,03	4,00	5,00
overdekte speeltuin/hal	0,30	3,00	3,00
Cultuur			
museum/bibliotheek	0,02	0,50	0,90
bioscoop/theater/schouwburg (per zitplaats)	0,01	0,10	0,20
sociaal cultureel centrum / wijkgebouw / rouwcentrum	0,10	1,00	1,00
religiegebouw (kerk, moskee, etc.) per zitpl. /bezoekerspl.)	0,01	0,10	0,10
begraafplaats (per gelijktijdige uitvaart)	15,00	15,00	15,00
Horeca			
café/bar	0,40	4,00	6,00
restaurant	1,60	8,00	12,00
hotel (per kamer)	0,50	0,50	0,50
discotheek/feestruimte	0,70	7,00	10,00
cafeteria/snackbar	0,40	4,00	6,00
Onderwijs			
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf / buitenschoolse opvang ****	1,00	1,00	1,00
basisonderwijs (per leslokaal van 30 ll)	0,50	0,50	0,50
Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo, per leslokaal van 30 ll)	0,50	0,50	0,50
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	0,50	2,00	3,00
Gezondheidszorg			
ziekenhuis (per bed)	1,50	1,50	1,50
verpleeghuis (per wooneenheid)	0,50	0,50	0,50
apotheek	1,70	1,70	1,70
1 ^e lijn gezondheidszorg (huisarts, tandarts, therapeut) (per behandelkamer)	0,53	2,00	3,00

Verwijzingen:

* 1 arbeidsplaats = 25-35 m²

** 1 arbeidsplaats = 35-50 m²

*** 1 arbeidsplaats = 40 m²

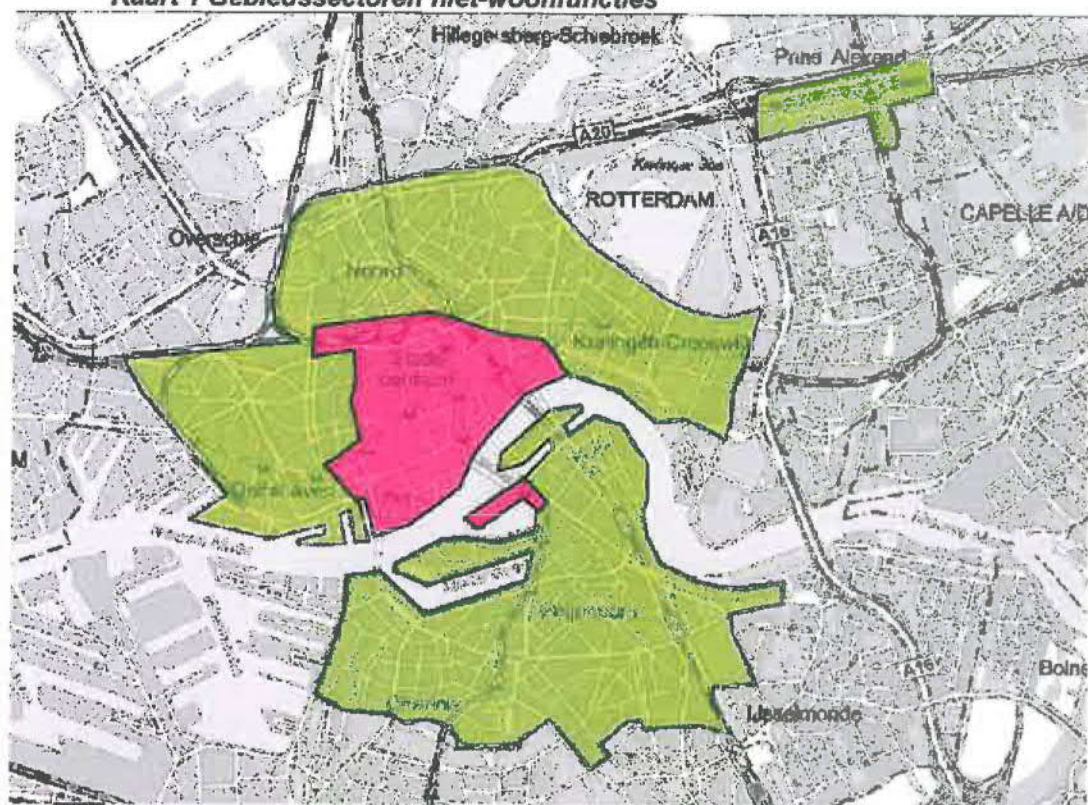
**** 1 arbeidsplaats = 60-65 m²

Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 – 0,2 pp per bezoekersplaats

Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten



Kaart 1 Gebiedssectoren niet-woonfuncties

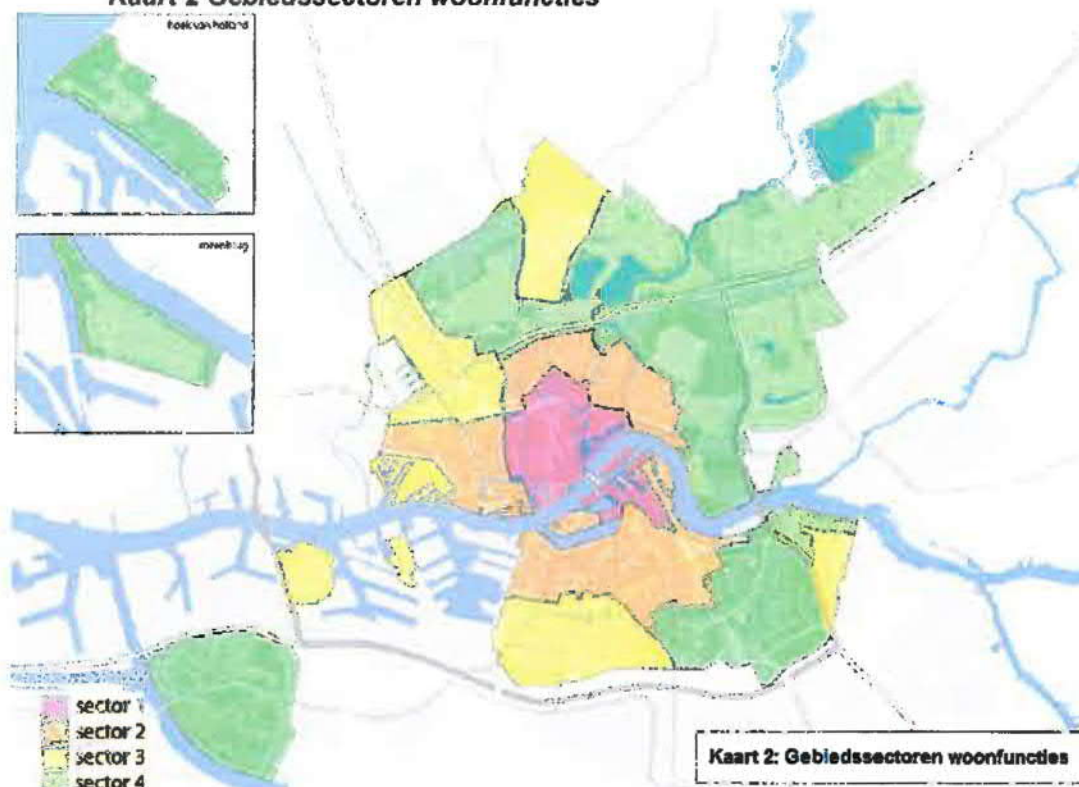


- Sector (A) Centrum
- Sector (B) Knooppunten en stadswijken
- Overig gebied: Sector (C) Overig gebied

**Kaart 1:
Gebiedssectoren niet-woonfuncties**



Kaart 2 Gebiedssectoren woonfuncties



A12 Cultuur en ontspanning, uitsluitend op de begane grond

Abusievelijk is het Maritiem Museum alleen toegestaan op de begane grond en is het terras van het Maritiem Museum op het verblijfsgebied niet geregeld in het ontwerpbestemmingsplan. We stellen u daarom voor om de regels van het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen.

Regels

Artikel 3.1 (Centrum-1) sub i:

"cultuur en ontspanning, uitsluitend op de begane grond, met dien verstande dat het Maritiem Museum, gelegen aan de Leuvehaven 1 ook op de verdiepingen is toegestaan."

Artikel 7.1 (Verkeer - Verblijfsgebied) sub h:

"terrassen ten behoeve van een horecavestiging die is toegelaten op grond van een aangrenzende bestemming, met dien verstande dat een terras is toegestaan ten behoeve van het Maritiem Museum, gelegen aan de Leuvehaven 1;"

A13 Afwijking geluidluwe gevel voor studentenwoningen

In hoofdstuk 6 Milieu van de toelichting ontbreekt in de paragraaf 6.4 Geluid een motivering waarom voor studentenwoningen afgeweken kan worden van het beschikken over een geluidluwe gevel.



We stellen u daarom voor om de cursieve tekst in paragraaf 6.4.4 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aan te vullen, en het tekstgedeelte luidt dan als volgt:

Toelichting

"Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 800 woningen door nieuwbouw danwel de transformatie van bestaande kantoren in maximaal 1.600 woningen (of elke combinatie van nieuwbouw en transformatie die evenveel verkeer genereert mogelijk). De nieuwbouwwoningen en de transformatiewoningen worden bij het toepassen van het Ontheffingenbeleid als twee verschillende categorieën gezien. Bij de nieuwbouwwoningen is de locatie, de oriëntatie en de vormgeving nog vrij. Een nieuwbouwwoning zal daarom altijd over een geluidluwe gevel kunnen beschikken. Daarom worden de hogere waarden voor de nieuwbouwwoningen verleend onder voorwaarde dat deze woningen over tenminste één geluidluwe gevel beschikken.

Bij een bestaand kantoorgebouw zijn de locatie, oriëntatie en vormgeving een gegeven. Als van dit bestaande gebouw een woongebouw zou worden gemaakt zal vaak een deel van de nieuwe woningen niet over een geluidluwe gevel kunnen beschikken. *"Op locatie G is voorzien in de nieuwbouw van kleine wooneenheden voor o.a. studenten en starters. Hoewel het hier nieuwbouw betreft gelden dezelfde argumenten als bij transformatie. Vanwege de situering van de locatie, en vanwege het gegeven dat deze wooneenheden een beperkt oppervlak hebben en (daardoor) meestal één gevel, is het niet mogelijk een gebouw te ontwerpen waarin alle wooneenheden een geluidluwe gevel hebben."* De gemeente Rotterdam kiest er in deze gevallen bij het bestemmingsplan Waterstad voor van haar beleid af te wijken dat nieuwe woningen over een geluidluwe gevel dienen te beschikken. De motivering daarvoor is als volgt:

- Er wordt, in verband met de gewenste versterking van de woonfunctie in de binnenstad en de leegstand van kantoren, een groot belang gehecht aan het kunnen transformeren van kantoren naar woningen. *"Daarnaast wordt een groot belang gehecht aan het beschikbaar zijn van voldoende kleine wooneenheden voor studenten en starters en aan het geven van een stedelijke invulling aan locatie G."*
- Dat de nieuwe woningen geen goede geluidskwaliteit zullen hebben wordt gecompenseerd door de ligging in een levendig centrumgebied, met een grote nabijheid tot allerlei voorzieningen."

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Het bestemmingsplan maakt op verschillende plekken, zoals op en rondom het Wijnhaveneiland, de Boompjes en Domuslocatie, nieuwbouw mogelijk door een stedenbouwkundige regeling uit het oude bestemmingsplan. Hiermee worden eventuele initiatieven vanuit de markt mogelijk gemaakt. Tevens zijn op een aantal plekken binnen het gebied, de bestemmingsmogelijkheden in beperkte mate verruimd. Dit is o.a. de sloepenhaven in de nabijheid van de Red Apple en de uitbreiding van de Koningspoort bij de Oude Haven.

De particuliere ontwikkelingen mogen financieel geen negatieve gevolgen hebben voor de gemeente. De kosten voor de gemeente worden gedekt vanuit gronduitgifte, air-rights en anterieure overeenkomsten.

Wij stellen u voor tot besluit bij vaststelling van dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen, omdat middels een (toekomstige) gronduitgifte / air-rights, het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden is verzekerd, het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.12, lid 2, onder b, van de Wro, niet noodzakelijk is en er geen aanvullende eisen, regels of uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.12, lid 2, onder c van de Wro noodzakelijk zijn.



Leidend voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan is het lonkend perspectief. Dit perspectief is verwoord in de in 2009 door B&W vastgestelde Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020. Het koesteren van de collectie historische en/of bijzondere schepen wordt in deze visie verbreed met ruimere mogelijkheden voor dynamiek en diversiteit op het water. De sturing hierop vindt plaats door middel van een stelsel van verhuring. Op deze wijze kan vanuit de huidige situatie optimaal worden toegewerkt naar het lonkend perspectief.

De Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten zijn nog niet geheel in overeenstemming met het huidige gebruik van het water en het geschetste perspectief. Nu het planologische regime in het bestemmingsplan niet in de lijn is met het stelsel zoals opgenomen in de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten, stellen wij dan ook voor dat de gemeenteraad de Verordening Woonschepen 2013 en het college de aanwijzingsbesluiten hierop zullen aanpassen.

Het vaststellen van dit bestemmingsplan hoeft niet te wachten op de voorgenomen aanpassingen van de Verordening Woonschepen 2013 en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

Ph. F. M. Raets

De burgemeester,

B.J. Eerdmans, i.b.

Bijlage(n):

Dit raadsvoorstel bevat de volgende bijlagen:

- Bijlage a: ontwerpbestemmingsplan "Waterstad";
- Bijlage b: verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan;
- Bijlage c: ingekomen zienswijzen;
- Bijlage d: naam- en adresgegevens van de op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens in dit voorstel geanonimiseerde reclamant.



Ontwerpbesluit:

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 april 2015
(raadsvoorstel nr. BS15/00256, 15/0031815);

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

1. de zienswijze met nummer 1 voor kennisgeving aan te nemen;
2. de zienswijzen met nummer 3, 4.6, 6.2, 7.2, 8.2 en 8.3 gegrond te verklaren;
3. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
4. het bestemmingsplan "Waterstad", NL.IMRO.0599.BP1054Waterstad-on02 met bijbehorende ondergronden GBKR_129565, GBKR_129566, GBKR_129567, GBKR_130565, GBKR_130566, GBKR_130567, GBKR_1311565, GBKR_131566 en GBKR_131567 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van "Dit vult griffie later in"

De griffier,

De voorzitter,



Bestemmingsplan Waterstad



De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 april 2015
(raadsvoorstel nr. BS15/00256, 15/0031815);

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

- de zienswijze met nummer 1 voor kennisgeving aan te nemen;
- de zienswijzen met nummer 3, 4.2, 4.5, 4.6, 4.7, 6.2, 7.2, 8.2 en 8.3 gegrond te verklaren;
- de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- in artikel 9, lid 1 toe te voegen "sub n: ligplaatsen voor historische schepen";
- in artikel 1 lid 58 toe te voegen:
1.58 Historische schepen
Schepen van 50 jaar of ouder, die van enigerlei betekenis zijn voor de Nederlandse geschiedenis;
- het bestemmingsplan "Waterstad", NL.IMRO.0599.BP1054Waterstad-on02 met bijbehorende ondergronden GBKR_129565, GBKR_129566, GBKR_129567, GBKR_130565, GBKR_130566, GBKR_130567, GBKR_131565, GBKR_131566 en GBKR_131567 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
- geen exploitatieplan vast te stellen.

- een verandering door te voeren in het ontwerpbestemmingsplan om bouwproject Bright mogelijk te maken;

- de aanpassing komt als volgt te luiden:

Toelichting:

De tekst in paragraaf 4.3.4 van de toelichting schrappen en veranderen in:
"Aan de Verlengde Willemsbrug/Gapersteeg/Vissteeg is op basis van het oude bestemmingsplan woningbouw mogelijk. Op deze bouwlocatie wordt in het nieuwe bestemmingsplan het bouwproject "Bright" mogelijk gemaakt, met een maximale bouwhoogte van 70 meter. Dit complex voorziet in kleine wooneenheden voor o.a. studenten en starters. Naast woningbouw zijn diverse andere centrumfuncties toegestaan, met uitzondering van kantoren."

Regels:

Artikel 6.2.3 Bouwhoogte Domuslocatie schrappen en de volgende subartikelen te hernoemen.

Artikel 6.2.5 (Centrum-4) van de regels veranderen in:

"6.2.5 Overkraging

- a. Ter plaatse van de aanduiding "overkraging" aan de Verlengde Willemsbrug is een overkraging verplicht vanaf 5 meter.
- b. Ter plaatse van de aanduiding "overkraging" aan Vissteeg/Gapersteeg is een overkraging verplicht vanaf 6 meter."



Verbeelding:

De bestemmingsgrens voor Centrum-4 wordt aangepast conform het bouwproject Bright. Tangram Architecten heeft twee afbeeldingen aangeleverd waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen het bouwvlak en de bouwhoogte in het ontwerpbestemmingsplan en het bouwplan voor Bright. Deze afbeeldingen (bijgevoegd bij het amendement) geven een goed beeld van de veranderingen die op de verbeelding aangebracht zullen moeten worden om het bouwproject Bright te faciliteren. In de door Tangram opgestelde tekst bij de afbeeldingen wordt er per abuis van uitgegaan dat de bestemmingsgrens aan de kant van de Verlengde Willemsbrug en van de Gapersteeg niet zal wijzigen. De bestemmingsgrens zal hier echter worden teruggelegd op de begrenzing van het bouwplan (de blauw en rood gekleurde vlakken op de 2^e afbeelding).

Op de verbeelding krijgt het hele bestemmingsvlak 70 meter als maximum bouwhoogte. Het gedeelte van het bouwplan met een hoogte van 70 meter wordt daardoor met 11% vergroot ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Het bestemmingsvlak wordt kleiner ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, met name omdat het nieuwe ontwerp voor het gebouw minder dicht op de Verlengde Willemsburg komt te liggen. Aan de Vissteeg en hoek Gapersteeg worden op de verbeelding extra aanduidingen 'overkraging' aangegeven, zodat er langs de Vissteeg en Gapersteeg meer ruimte is in het verblijfsgebied, hetgeen als noodzakelijk wordt gezien voor een goede stedenbouwkundige invulling.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 mei en 4 juni 2015.

De griffier,



De voorzitter,

