

Bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde"

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 juli 2021
(raadsvoorstel nr. 21bb8709);

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

besluit:

1. Het "Stap 3-besluit Waterside Oost" vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
2. Zienswijzen t.a.v. thema A1, A2, B1, B2, C, D1, D2, E, F, G, H en I ongegrond te verklaren.
3. Het bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde", NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, met bijbehorende ondergrond o_
NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, ongewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 30 september 2021

De griffier,

De voorzitter,



Aan:
de gemeenteraad

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde".

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. Het "Stap 3-besluit Waterside Oost" vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
2. Zienswijzen t.a.v. thema A1, A2, B1, B2, C, D1, D2, E, F, G, H en I ongegrond te verklaren.
3. Het bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde", NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, met bijbehorende ondergrond o_NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, ongewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

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

Het ontwerpbestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde" heeft van 6 april 2021 tot en met 27 mei ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 39 zienswijzen ingekomen, waarvan 38 gelijkloidend.

Uw raad wordt gevraagd het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.



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

Niet van toepassing.

Toelichting:

Aanleiding

Het nu voorliggende (ontwerp)bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde" maakt de bouw mogelijk van een appartementencomplex met maximaal 124 woningen langs de Nieuwe Maas in Oud-IJsselmonde.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Oud-IJsselmonde". Er is weliswaar een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in dat bestemmingsplan om de gronden te wijzigen naar een woonbestemming, maar deze wijzigingsbevoegdheid maakt slechts de ontwikkeling van maximaal 50 woningen met een maximale hoogte van 12 meter mogelijk. Daarom is voor de nu voorgenomen ontwikkeling een (project)bestemmingsplan in procedure gebracht.

Plangebied

Het plangebied wordt in het noorden en westen begrensd door de Nieuwe Maas, in het oosten door de Flying Dutchmanstraat en de zuidpunt grenst aan de Oostdijk.

Inhoud van het plan

Het plan voorziet in de bouw van een appartementencomplex met maximaal 124 woningen. Het gebouw wordt wigvormig. Het bouwblok zal in hoogte aansluiten op de Flying Dutchmanstraat en de Oostdijk (14 meter = 3 lagen) om vervolgens geleidelijk op te klimmen van 3 tot 10 lagen (= 33 meter) aan de kant van de rivier.

Programma

Het beoogde programma bestaat uit 124 huurappartementen, waarvan 30% een prijs heeft in het middensegment en 70% in het hogere segment.

Het plan Waterside Oost ligt in de CBS-buurt Oud IJsselmonde. Deze buurt kent volgens de Gebiedsatlas een opgave in alle prijssegmenten, van sociaal tot topsegment. Uitgangspunt voor sociale woningbouw in de Gebiedsatlas is, dat die wordt gerealiseerd in de buurt van OV-knooppunten. In de CBS-buurt Oud-IJsselmonde is dat in de westelijke hoek, de ontwikkeling Feijenoord City / Stadionpark. Met het voorgestelde programma van Waterside Oost, draagt het plan bij aan de doelstellingen van de Gebiedsatlas.

Cultuurhistorie

In het kader van het bestemmingsplan "Oud-IJsselmonde" is in 2017 een Cultuurhistorische verkenning opgesteld. Voor het plangebied en de directe omgeving zijn geen specifieke waarden of randvoorwaarden aangeduid.



MER-beoordeling incl. PAS

Voor de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt in het (ontwerp)bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde" is een m.e.r.-beoordelingsbesluit opgesteld.

De conclusie van dat besluit is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld omdat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu.

Met betrekking tot stikstofdepositie is door middel van een AERIUS-berekening bepaald of het plan tot een toename van stikstofdepositie kan leiden. Uit deze berekening volgt dat zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase de stikstofdepositie op jaarbasis niet boven 0,00 mol/ha/jr komt. Het bouwplan heeft daarmee geen significante gevolgen voor Natura2000-gebieden.

Externe Veiligheid

De ontwikkeling die in het nu voorliggende (ontwerp)bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt ligt binnen de invloedsgebieden van de Nieuwe Maas, de spoorlijn Rotterdam Lombardijen - Rotterdam CS en de A15 en A16. Op grond van deze ligging is een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico nodig. Deze beperkte verantwoording is opgenomen in de Toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan. In die verantwoording is het advies van de Veiligheidsregio meegenomen.

Het plangebied ligt buitendijks. Bij realisatie van Waterside-Oost geldt een (door de gemeente vastgesteld) uitgiftepeil van +3,60 m NAP voor de basisfuncties en een uitgiftepeil van NAP + 3,90 m voor kwetsbare functies. Ook moet rekening gehouden worden met de eventuele dijkversterkingen die voortvloeien uit de deltabeslissingen. Het Maatgevend hoogwaterpeil (M.H.W.) ligt ter plaatse vooralsnog op +3,40 m NAP. Door het maaiveld aan te sluiten op het bestaande wegpeil van ca. 3,7-3,9 m +NAP en het hogere woonniveau is het overstromingsrisico ter plaatse laag.

Geluid / Stap 3 Interimwet stad-en-milieubenadering

Het plangebied Waterside Oost ligt direct ten oosten van de snelweg A16.

De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer op vanaf de A16 en de Oostdijk overschrijdt de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale grenswaarde. Voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt een zogenoemde procedure hogere grenswaarde doorlopen. Daarbij wordt door de directeur Stedelijke Inrichting namens ons college een besluit hogere waarden Wet geluidhinder genomen.

In dat besluit is bepaald dat aan de voorzijde van de woningen gesloten loggia's moeten komen met permanente buitenluchtkwaliteit. Daardoor is de achterliggende gevel aan te duiden als geluidsluw. Daarmee wordt voldaan aan het gemeentelijk ontheffingenbeleid voor geluid.

Daarnaast geldt dat bij de indeling van de woningen rekening wordt gehouden met een akoestisch gunstige indeling. Dit betekent dat geluidgevoelige ruimten zoals de woon- en slaapkamers zo min mogelijk aan de geluidbelaste zijde van de woningen worden gesitueerd.

Dat besluit hogere waarden is als ontwerpbesluit samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Tegen dat ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingediend. Het definitieve besluit wordt te zijner tijd toegevoegd aan het vastgestelde bestemmingsplan.



De Wet geluidhinder biedt echter geen oplossing voor een nog hogere geluidsbelasting, waarvan sprake is bij een gedeelte van het plangebied. De Wet geluidhinder biedt op zich de mogelijkheid om woningen te bouwen op locaties waar de geluidsbelasting de maximale grenswaarde overschrijdt. Dat kan als de gevels waar de geluidsbelasting te hoog is worden uitgevoerd als zogenoemde 'dove gevels'. Dit zijn goed geïsoleerde gevels die geen te openen ramen mogen hebben ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Maar het toepassen van dove gevels kan een conflict opleveren met het bepaalde in het Bouwbesluit t.a.v. het snel kunnen ventileren van woonruimten bij rookontwikkeling enz. Een dergelijke oplossing doet bovendien afbreuk aan het woongenot als meerdere gevels van een woning 'doof' uitgevoerd moeten worden.

De Interimwet stad-en-milieubenadering biedt in een dergelijk geval uitkomst, omdat hiermee extra milieuruimte kan worden geschapen. Dat gebeurt door middel van het vaststellen van een zogenoemd Stap 3-besluit, waarin compenserende maatregelen zijn opgenomen, die als bouwnormen worden opgenomen in de regels van het nieuwe bestemmingsplan, waardoor toch een aanvaardbaar woonklimaat ontstaat.

Uw raad wordt daarom geadviseerd om af te wijken van de wettelijke geluidsnorm van 53 dB die geldt voor de geluidsbelasting vanwege buitenstedelijke wegen door middel van het vaststellen van een Stap 3-besluit voor deze ontwikkeling. In dit Stap 3-besluit zijn de volgende maatregelen opgenomen:

1. Ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevels van de woningen zal een aangescherpte eis van 3 dB gehanteerd worden ten opzichte van het Bouwbesluit 2012. Met andere woorden: er wordt een maximale binnenwaarde van 30 dB voorgeschreven (in afwijking van het Bouwbesluit dat uitgaat van een binnenwaarde van 33 dB).
2. Ter compensatie van de verhoogde geluidbelasting op de gevel wordt verder ingezet op een verbeterde interne contactgeluidisolatie. Er worden bijvoorbeeld akoestisch zwevende dekvloeren aangebracht waardoor (contact)geluiden met burens minder snel hoorbaar zijn. Het gewogen contactgeluidniveau komt daardoor onder de norm die is voorgeschreven in het Bouwbesluit.
3. Naast de niet-gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte, die wordt voorgeschreven in het (ontwerp)besluit hogere waarden Wet geluidhinder, wordt tevens een gemeenschappelijke geluidluwe binnentuin gerealiseerd.
4. De verhoogde geluidbelasting op de gevels kan bij het openen van ramen resulteren in geluidhinder. Daarom wordt er een voorziening getroffen waarmee er binnenshuis een comfortabele temperatuur mogelijk is zonder dat ramen geopend hoeven te worden. Door toepassing van een gebalanceerd mechanisch ventilatiesysteem en koeling wordt de noodzaak om ramen of deuren te openen ten behoeve van het thermisch comfort beperkt.

In de communicatie rond de verhuur van de woningen zal worden gewezen op het feit dat de woningen zich bevinden in een geluidbelaste omgeving en dat er aanvullende maatregelen worden getroffen om een goed woon- en leefklimaat te garanderen.

Het ontwerp Stap 3-besluit heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen (van 6 april 2021 tot en met 27 mei 2021). Tegen het ontwerpbesluit zijn geen



zienswijzen ingediend. Het voornemen tot het nemen van een Stap 3-besluit is tevens gemeld aan Gedeputeerde Staten.

Participatie

Gedurende de periode van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op 22 april 2021 een digitale informatiebijeenkomst gehouden. Deze bijeenkomst is bijgewoond door ca. 60 personen. De vragen die tijdens deze informatiebijeenkomst werden gesteld betroffen vooral de verkeerssituatie op de Oostdijk, mogelijke parkeeroverlast en de hoogte van de nieuwbouw in relatie tot de kern Oud IJsselmonde.

Advies gebiedscommissie IJsselmonde

De gebiedscommissie IJsselmonde heeft bij brief van 11 juni 2021 een negatief advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan "Waterside-Oost, IJsselmonde". In dit advies meldt de Gebiedscommissie IJsselmonde dat zij al eerder - via de ongevraagde adviezen van 24 februari 2020 en 2 juni 2020 - heeft gemeld dat zij tegen hoogbouwplannen is op de locatie Waterside 2 en 3. De in die adviezen neergelegde argumenten gelden nog steeds:

- Hoogbouw op de locatie Waterside 2 en 3 zal leiden tot een flink hogere verkeersdruk op een nu al drukke Oostdijk, uitstralend naar het IJsselmondse Plein en daarmee naar de rest van IJsselmonde.
- De geplande hoogbouw tast daarnaast het dorpse karakter van Oud-IJsselmonde aan. Het bouwen van markante, hoge gebouwen is op deze locatie dan ook niet op zijn plaats, en bovendien in strijd met eerder genomen besluiten om op deze locaties geen hoogbouw toe te staan.

De Gebiedscommissie voegt hier nog de volgende argumenten aan toe:

Parkeerdruk

De parkeerdruk in Waterside 1 is op dit moment al zeer (te!) hoog. De hoogbouw die door het bestemmingsplan 'Waterside Oost' mogelijk wordt gemaakt zal geen bijdrage leveren aan de oplossing van deze parkeerdruk. Het is naar de beoordeling van de Gebiedscommissie eerder waarschijnlijk dat de parkeerdruk in de wijk verder toeneemt.

Verkeersonderzoek

De Gebiedscommissie is verbaasd dat het ontwerpbestemmingsplan 'Waterside Oost' in procedure is gebracht voordat het onderzoek naar de reeds bestaande verkeersdruk op de Oostdijk is afgerond. Aangezien de resultaten van het verkeersonderzoek nog niet bekend zijn en daarmee ook nog geen enkel zicht is op mogelijke oplossingen voor nu reeds bestaande verkeersknelpunten, laat staan nieuwe knelpunten veroorzaakt door de hoogbouwplannen, adviseren wij u om het besluitvormingsproces over het bestemmingsplan in ieder geval op te schorten totdat hier wel zicht op is.

Woningdifferentiatie

De voorgestelde woningbouw is in het hogere huursegment. Voor veel IJsselmondenaren zijn deze huurprijzen (lang) niet bereikbaar. De gebiedscommissie ziet in de verdere uitwerking van de woningbouwplannen liever meer huurdifferentiatie. Door woningen te bouwen van verschillende huurtarieven worden de woningen voor een bredere doelgroep bereikbaar.



Reactie op advies gebiedscommissie IJsselmonde

Verkeersdruk

In haar advies geeft de Gebiedscommissie IJsselmonde aan van oordeel te zijn dat eerst het verkeersonderzoek moet zijn afgerond voordat er een besluit genomen kan worden over het nu voorliggende bestemmingsplan dat de ontwikkeling van Waterside Oost (hierna soms ook aangeduid als Waterside II) planologisch mogelijk maakt. In reactie hierop geven wij aan dat het bestemmingsplan 'Waterside Oost' past binnen de door de gemeente gehanteerde verkeersmodellen.

Om tegemoet te komen aan de zorgen van de gebiedscommissie is een breder verkeersonderzoek opgestart waarin de situatie op de gehele Oostdijk vanaf het IJsselmondse Plein tot en met de kruising Ringdijk/Benedenrijweg in Bolnes (gemeente Ridderkerk) wordt meegenomen.

Zowel opdrachtformulering, het selecteren van de bureaus die een offerte mochten uitbrengen als de uiteindelijk beoordeling van deze offertes is in goed overleg met de gebiedscommissie gegaan. Over de planning en samenhang tussen het verkeersonderzoek en specifiek Waterside II zijn geen afspraken gemaakt.

De resultaten van het verkeersonderzoek zijn inmiddels bekend. De algemene conclusie is dat er geen sprake is van een problematische verkeerssituatie op de Oostdijk die directe actie vereist. Wel zijn er enkele verbeterpunten aangestipt die de situatie op de Oostdijk in (beperkte mate) kunnen verbeteren. De uitkomsten van het verkeersonderzoek worden in de komende periode besproken met de Gebiedscommissie IJsselmonde.

Aantasting dorps karakter

In het Stedenbouwkundig Plan en de Nota van Uitgangspunten voor Waterside II is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen enerzijds de aansluiting op de dorpskern van Oud IJsselmonde, en anderzijds het benutten van de schaal van de rivier die zich uitstekend leent voor het bouwen van woningen in een wat hogere gemiddelde bebouwingsdichtheid, wat belangrijk is voor het realiseren van de woonopgave waar de regio Rotterdam voor staat. Dit heeft er onder andere toe geleid dat er extra hoge eisen zijn gesteld aan het zorgvuldig vormgeven van bouwvolumes, het stellen van hoge kwaliteitseisen aan de architectuur van de bebouwing en de inrichting van de buitenruimte.

Het buitendijkse gebied waar Waterside Oost komt is onderdeel van de oeverzone en geen onderdeel van het historische deel van IJsselmonde. Dit buitendijkse gebied was ook de afgelopen eeuw al een plek van de grotere schaal, met grote loodsen en havens, dat een contrast vormde met het kleinschalige dorp Oud-IJsselmonde. Zoals hiervoor al is aangegeven is bij de planontwikkeling voor Waterside Oost rekening gehouden met de aanwezigheid van de kern Oud-IJsselmonde. Er is gekozen voor een wigvormig gebouw, dat in hoogte oploopt. Aan de zijde van Oud-IJsselmonde is de bebouwing lager met een maximale hoogte van 11 meter. Aan de zijde van het water, dus het verst af van Oud-IJsselmonde mag de maximale hoogte 33 meter zijn.



In de rivierzone tussen Brienenoord en Ridderkerk staan al een aantal moderne bouwensembles, waaronder ook een aantal woontorens. Waterside II past in die lijn, ook richting de grotere schaal van de Van Brienenoordbrug.

Parkeerdruk

In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van parkeren. Die bepaling zegt dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het gebruik van gronden of bouwwerken uitsluitend kan worden verleend als wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen, overeenkomstig het in de gemeente Rotterdam geldende beleid ten aanzien van parkeren. Dat geldende parkeerbeleid is (op dit moment) de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018', dat op 1 februari 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad.

In die Beleidsregeling is aangegeven welke parkeernorm (aantal autoparkeerplaatsen) geldt bij een bepaalde omvang van een woning per (aangewezen) zone. In deze Beleidsregeling is tevens aangegeven wanneer en welke vrijstelling van een parkeernorm mogelijk is.

De parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling van Waterside Oost is in totaal 179 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte wordt opgelost in de parkeergarage (144 parkeerplaatsen) en via de parkeervoorzieningen op het buitenterrein binnen het plot (35 parkeerplaatsen).

Woningdifferentiatie

Het bestemmingsplan Waterside Oost maakt maximaal 124 woningen mogelijk. Het gaat daarbij om huurappartementen, waarvan 30% een prijs heeft in het middensegment en 70% in het hogere segment.

Schenkingsakte

Gedurende de periode van terinzagelegging van het bestemmingsplan werden we gewezen op een schenkingsakte uit 1900. Volgens deze akte zouden er erfdiensbaarheden rusten op de gronden waarop Waterside II is voorzien.

Deze erfdiensbaarheden houden in dat, omdat op die gronden erfdiensbaarheden rusten, er op de aan de gemeente Rotterdam geschonken grond nooit gebouwd zou mogen worden.

Uit nader onderzoek bij het kadaster kwam naar voren dat deze schenkingsakte geen betrekking heeft op gronden die liggen binnen het plangebied.

Zienswijzenrapportage bestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde"

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde" met bijbehorende bijlagen heeft gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, te weten van vrijdag 16 april 2021 tot en met donderdag 27 mei 2021.

Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan hebben ook het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het ontwerp stap 3-besluit als



bedoeld in de Interimwet stad-en-milieubenadering ter inzage gelegen. Ons college heeft op 30 maart 2021 besloten dat voor dit bestemmingsplan geen milieueffectrapport wordt opgesteld.

Zienswijzen

Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn 38 schriftelijke zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan binnengekomen, waarvan 37 gelijkloidend. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk. Na afloop van de termijn van terinzagelegging is nog een zienwijze ingediend. Deze zienswijze komt overeen met de 37 gelijkloidende zienswijzen en is daarom meegenomen in deze zienswijzenrapportage. Daarmee wordt uitgegaan van een totaal van 39 ingediende zienswijzen. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mondelinge zienswijzen in te dienen.

Tegen het ontwerp Stap 3-besluit en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder zijn geen zienswijzen ingediend.

Samenvatting en beantwoording schriftelijke zienswijzen

Gezien de hoeveelheid en de aard van de zienswijzen is voor de beantwoording gekozen voor een thematische opzet. Per thema is met nummers verwezen naar de reclamanten die over het betreffende onderwerp een zienswijze hebben ingediend. Bij de beantwoording is, waar nodig, per thema een nadere onderbouwing opgenomen. Het betreft de volgende onderwerpen:

A. Communicatie / participatie

A1. Presentatie via MS Teams (zienswijzen 1, 3 t/m 39)

Samenvatting van de zienswijze

Een deel van de bewoners van de wijk heeft onvoldoende kennis van het online vergaderen. Bij het doorvoeren van zulke grote, ingrijpende bouwplannen moet iedereen hiervoor de volledige informatie kunnen krijgen. Niet digitaal deel kunnen nemen, betekent dat men de benodigde informatie om te kunnen reageren/protesteren tegen de plannen niet krijgt. Bij een live presentatie is het voor bewoners zichtbaar welke bewoners uit de wijk aanwezig zijn en kunnen zij hierover contact zoeken. Bij de digitale overleggen is dit niet mogelijk. Het is niet bekend wie er deel hebben genomen, waardoor de wijkbewoners gedurende dit proces benadeeld worden. Het was democratischer geweest als met de procedure gewacht was tot weer fysiek vergaderd kan worden. Bovendien heeft niet iedereen de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst van 22 april jl. ontvangen.

Reactie

Wij begrijpen dat digitaal vergaderen niet voor iedereen ideaal is. Gelet echter op de situatie en maatregelen rondom corona was er helaas ten tijde van de terinzagelegging van het bestemmingsplan "Waterside Oost" geen andere manier om de informatiebijeenkomst gestalte te geven. Hoewel het er ondertussen (zeker ook in vergelijking met maart en april) beter uitziet wat betreft de Coronapandemie is (en was



het zeker toen) nog onzeker hoe het verloop hiervan gaat zijn. Het is niet mogelijk alle participatie en projecten stil te leggen tot na de pandemie.

We hebben wel geprobeerd de informatiebijeenkomst zo toegankelijk mogelijk te maken. Dat geldt ook voor de informatie die tijdens die bijeenkomst is gedeeld. De presentatie over de voorgenomen ontwikkeling en over het bestemmingsplan die is gegeven tijdens de informatiebijeenkomst is ruim verspreid na afloop van de avond. Dat gold ook voor alle vragen die gesteld zijn en de antwoorden daarop. Dat is ook gebeurd met de informatie uit eerdere bijeenkomsten over de inrichting van de openbare ruimte.

We zijn er dan ook van overtuigd dat met de huidige opzet iedereen voldoende is geïnformeerd. Ook is iedereen per brief geïnformeerd over de mogelijkheden tot het indienen van een zienswijze.

Tot slot, het signaal dat niet iedereen de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst van 22 april heeft gekregen is serieus genomen. Bij de gemeente is één dergelijk geval bekend. De projectmanager heeft deze persoon kort na de presentatieavond van 22 april telefonisch persoonlijk te woord gestaan om vragen te beantwoorden en heeft alle beschikbare informatie naderhand toegestuurd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

A2. Communicatie met huidige bewoners (zienswijze 2)

Samenvatting van de zienswijze

De huidige bewoners worden onvoldoende geïnformeerd en betrokken worden bij de plannen voor Waterside II & III. De plannen lijken in beton te zijn gegoten en de bewoners worden niet gehoord. De bewoners maken zich zorgen over de huidige plannen en hebben ideeën waarin zij graag gehoord willen horen. Zij wonen in de wijk en weten als geen ander welke vragen en problemen er spelen. In 2018/2019 is er een enquête gehouden onder de huidige bewoners waar verschillende wensen en aandachtspunten bij naar voren kwamen. Bij deze nogmaals het verzoek de wijkcommissie en huidige bewoners actief te informeren en te betrekken bij het vormen/uitvoeren van de plannen.

Reactie

In de fase van de planvorming zijn zowel de gebiedscommissie als de bewoners op diverse manieren geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. Maar participatie wil niet zeggen dat de wensen van de bewoners ook altijd ingewilligd worden, een bredere belangenafweging kan tot een andere uitkomst leiden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



B. Zicht en windhinder

B1. Zicht Flying Dutchmanstraat (alle zienswijzen)

Samenvatting van de zienswijze

Zienswijzen 1, 3 t/m 39

De bewoners van de Flying Dutchmanstraat krijgen te maken met uitzicht op een gebouw met een oplopende hoogte van 11 tot 33 meter. Dit is 21 meter hoger dan het huidige bestemmingsplan! Een veel te groot en kolossaal gebouw dat hen het zicht ontnemt.

Zienswijze 2

Het bouwen van eengezinswoningen volgens het huidige bestemmingsplan geeft de bewoners van Waterside I een acceptabel uitzicht en voorkomt waardevermindering van de woningen. Mocht ondanks dit bezwaar toch gebouwd worden volgens plan, zou de muur ook weggelaten kunnen worden, zodat de bewoners uitzicht zouden krijgen op de groenvoorziening binnen de U-vormige flat i.p.v. de blinde muur.

Reactie

De basis van deze ontwikkeling is dat er goed aangesloten wordt op de kleinschaligheid van de bestaande bebouwing aan de Flying Dutchmanstraat. Daarom heeft de bebouwing een relatief lage goothoogte aan de Flying Dutchmanstraat en loopt deze trapsgewijs omhoog richting het westen. Hiermee wordt de impact van de hogere gebouwdelen op de bestaande bebouwing aan de Flying Dutchmanstraat geminimaliseerd.

De bewoners krijgen geen muur voor zich, maar woningen met een voorzijde aan de Flying Dutchmanstraat. Volgens het nu voorliggende bestemmingsplan mogen deze woningen maximaal 11 meter hoog zijn. In het huidige bestemmingsplan "Oud-IJsselmonde" zijn hier woningen mogelijk (via een wijzigingsbevoegdheid) met een maximale hoogte van 12 meter.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

B2. Windstroom Flying Dutchmanstraat (zienswijze 1, 3 t/m 39)

Samenvatting van de zienswijze

Op de informatiebijeenkomst van 22 april werd een slide over windhinder gepresenteerd. Die slide over de windhinder toont een beeld voor een westelijke wind, maar deze heeft meestal een zuidwestelijke richting. Dit is tijdens de presentatie niet in beeld gebracht en kan betekenen dat er in de Flying Dutchmanstraat een storende, draaiende luchtstroom gaat ontstaan.

Reactie

Bij het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage een windstudie gevoegd ("Waterside 2, CFD-studie windhinder en windgevaar" van Actiflow d.d. 22 december 2020. In dat onderzoek is de gehele windroos doorgerekend, dat wil zeggen 12 windrichtingen.



Uit dit onderzoek komt naar voren dat het windklimaat in de bestaande situatie als relatief 'windrijk' is te omschrijven.

Het nieuwbouwperceel is gelegen direct aan de Nieuw Maas; dit onbeschut wateroppervlak zorgt voor een windrijk windklimaat aan de noordzijde van het perceel. De blokkerende werking van de nieuwbouw plus groenplan zorgt hier voor een verbetering van het windklimaat; slechts bij de noordwestpunt van de nieuwbouw blijft windhinderklasse D aanwezig.

Het windklimaat in de Flying Dutchmanstraat verbetert als gevolg van deze voorgenomen ontwikkeling, van een mix van windhinderhinderklassen A, B en C, naar grotendeels windhinderklasse A (dat wil zeggen goed bij slenteren, doorlopen en langdurig zitten).

Op basis van het windonderzoek is het plan tussentijds nog aangepast, in het bijzonder om de windhinder bij zuidwestelijke wind te reduceren. De aanpassingen hebben tot gevolg gehad dat er bij deze windrichting in plaats van een verslechtering een verbetering van het windklimaat in de Flying Dutchmanstraat wordt verwacht. Verder zullen de bestaande bomen in de Flying Dutchmanstraat vervangen door groenblijvende bomen waardoor de windhinder wordt teruggebracht naar een acceptabel niveau.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

C. Te veel woningen (alle zienswijzen)

Samenvatting van de zienswijze

Maakt bezwaar tegen het geplande aantal woningen. De wijk Waterside I ligt ingesloten tussen de Oostdijk, Maas, haven en Brienenoordbrug. Door de komst van de geplande 124 (en latere plannen voor nog eens ca. 125!) woningen komen er te veel mensen/woningen bij en wordt ons het dorpsgevoel ontnomen terwijl de wijkbewoners dit willen behouden. Ze hebben er niet voor niets voor gekozen te gaan wonen in een kleinschalige wijk. Te veel mensen laten wonen in een 'ingeklemde' wijk, terwijl de huidige bewoners andere wensen hebben zorgt voor een vermindering van het woongenot en kan leiden tot onderlinge spanningen. Door te bouwen volgens het huidige bestemmingsplan kan ieders woongenot gewaarborgd blijven.

Reactie

In het Stedenbouwkundig Plan en de Nota van Uitgangspunten voor Waterside II is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen enerzijds de aansluiting op het dorpsgevoel van de bestaande wijk Waterside 1 en Oud-IJsselmonde, en anderzijds het benutten van de schaal van de rivier die zich uitstekend leent voor het bouwen van woningen in een wat hogere gemiddelde bebouwingsdichtheid, wat belangrijk is voor het realiseren van de woonopgave waar de regio Rotterdam voor staat. Dit leidt tot relatief lagere bebouwing in de vorm van eengezinswoningen aan de zijde van de bestaande wijk Waterside I en Oud-IJsselmonde, die 'trapsgewijs omhoog loopt' met appartementen richting het noordwesten, waardoor de ruimtelijke impact op de bestaande wijk wordt geminimaliseerd en aangesloten wordt op de schaal van de rivier. De aanpassing van het bestemmingsplan ligt in het verlengde van deze eerder vastgestelde plannen.



Hiermee wordt ook voortgebouwd op een aantal bestaande hogere gebouwen langs de rivier, zoals deze ook staan langs bij de jachthaven ten oosten van Waterside I. Tot slot heeft het zogeheten 'waterfront' altijd een andere schaal gehad dan het 'dorpshart' Oud-IJsselmonde door de aanwezigheid van grotere loodsen en havens. Er is dus altijd sprake geweest van een zeker contrast tussen beide gebieden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D. Groen in de wijk en speelruimte

D1. Speelruimte

Samenvatting van de zienswijzen

Zienswijzen 1, 3 t/m 39:

De huidige bewoners hebben meerdere keren aangegeven behoefte te hebben aan meer 'groen' in de wijk en uitbreiding van de speelruimte (8+), met name voor kinderen van acht jaar en ouder. De enige ruimte die nog beschikbaar is om speelruimte uit te breiden is op de grond van Waterside II.

De kinderen hebben destijds aangegeven dat zij graag een plek willen om te kunnen voetballen, skaten, vissen e.d. Dit alles is inmiddels opgepakt en er is een aantal bijeenkomsten geweest met de gemeente om hier vorm aan te geven. Hopelijk krijgt de wijk door de besproken aanpassingen een groene, meer aangename uitstraling met voldoende speelruimte voor alle leeftijden.

Zienswijze 2:

Momenteel is er maar één speelruimte, terwijl Waterside I een kinderrijke wijk is. De huidige speelplek is ingericht voor kinderen jonger dan 8 jaar en bevindt aan de waterkant bij de appartementen aan de Optimiststaat. Deze locatie is niet geschikt om 'alle' kinderen in 'alle' leeftijden van de wijk een prettige en passende speelruimte te bieden. Ook is er behoefte aan een plek waar wijkbewoners kunnen samenkomen voor bijvoorbeeld een burendag/Halloweenfeest/e.d. Gezien het aantal kinderen in de wijk en het bebouwen van Waterside II & III is een extra speelplek aan de kant van Waterside II voor kinderen jonger dan 8 jaar ook een wens van de huidige bewoners. Wanneer de wijk uitgebreid wordt, is het noodzakelijk dat er op de grond van Waterside II rekening wordt gehouden met deze wensen. Er is namelijk geen andere ruimte meer om dit te realiseren.

Reactie

Onderdeel van de ontwikkeling van Waterside II is een flinke vergroening en verbetering van de verblijfs- en speelkwaliteit. Een ontoegankelijk braakliggend terrein en een relatief kale dijk worden omgevormd tot hoogwaardige buitenruimtes. Hierbij wordt met nadruk ook gezorgd voor een goede aansluiting op de kades van Waterside I, die dezelfde hoogwaardige inrichting met meer groen, verblijfskwaliteit en plekken die uitnodigen tot activiteit krijgen.



We zijn het niet eens met de stelling dat er met het bouwen van Waterside II nergens in het gebied meer ruimte is voor sport en spel. We onderkennen juist de behoefte hieraan en nemen dit mee in de plannen voor de openbare ruimte. In het programma van eisen voor de inrichtingsplannen rondom de nieuwbouw in de wijk Waterside wordt het belang van voldoende (groene) speelruimtes onderstreept.

Er is een speelplek voor jongere kinderen ter hoogte van de jachthaven. Maar voor een wijk met een omvang als Waterside is een grotere locatie voor sport en spel wenselijk, bij voorkeur met een omvang van minimaal 1.000 m².

Momenteel lijkt het perceel van Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap tussen Waterside II en het toekomstige Waterside III de meest geschikte locatie om in te richten als centrale verblijfsplek voor de wijk Waterside (en Oud-IJsselmonde) met ruimte voor sport en spelen. De haalbaarheid van een inrichting van dit terrein als verblijfsplek en de specifieke inrichting van de verblijfsplek is onder voorbehoud van de eisen die de eigenaren van het terrein stellen.

Deze ontwikkelingen maken geen deel uit van het nu voorliggende bestemmingsplan, maar zullen via andere procedures worden onderzocht en indien mogelijk gerealiseerd. Vanzelfsprekend zal de wijk betrokken worden bij deze ontwikkelingen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D2. Hoeveelheid groen in de wijk (zienswijze 2)

Samenvatting van de zienswijze

Er is behoefte aan meer groen in de wijk. Het voetpad langs de Maas oogt grijs en grijs.

Langs de Oostdijk loopt een strook gras, maar die is bedoeld om honden op uit te laten. In de straten staan enkele bomen en voor de A-appartementen zijn de stukjes grond door de eigenaren ingericht met lage beplanting i.v.m. het behouden van het uitzicht op de Maas. De bewoners van Waterside I zouden graag betrokken worden bij het inrichten en 'opfleuren' van de wijk door meer groen toe te voegen. Ook hier geldt dat alleen op de grond van Waterside II & III nog ruimte is voor het toevoegen van groen aan de wijk (parkje/gras/bankjes e.d.).

Reactie

Wij onderschrijven dat het voetpad langs de Maas grijs en grijs oogt. Het voornemen is dan ook om de kade van de bestaande wijk groener in te richten en deze inrichting door te trekken langs het in de toekomst openbare deel van de kade van de planontwikkeling van Waterside II. Er is inmiddels een traject met inspraak en participatie ingericht over het groener inrichten van de kade. De kade vormt de route richting het terrein tussen de ontwikkeling van Waterside 2 en 3. De ontwikkelende partijen hebben het voornemen om deze zone in te richten als verblijfsplek voor de wijk Waterside, conform het beeld in het concept-Masterplan, dat in 2009 voor Oud-IJsselmonde opgesteld werd. De haalbaarheid van een inrichting van dit terrein als verblijfsplek en de specifieke inrichting van de verblijfsplek is onder voorbehoud van de eisen die Rijkswaterstaat als eigenaar van het terrein stelt.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

E. Parkeerproblemen (alle zienswijzen)

Samenvatting van de zienswijze

Met de bouw van 124 woningen zullen de parkeerproblemen verder toenemen. Doordat de wijk ingesloten ligt tussen de Oostdijk en de Maas is buiten de wijk parkeren niet mogelijk. Toen de wijk in 1998 werd opgeleverd bleek al snel dat er te weinig parkeerplekken waren. Veel huishoudens hebben meer dan één auto en daarnaast zijn er bedrijfsauto's/campers/caravans. Bovendien zijn er plekken nodig voor bezoekers van de wijk. In de afgelopen jaren zijn er verschillende laadplekken gemaakt voor elektrische auto's. Ook is het aantal invalide parkeerplekken aanzienlijk toegenomen.

Ook bij dit nieuwbouwplan is weer uitgegaan van 1,6 auto's per woning. $1,6 \times 124$ woningen zijn 198,4 plekken, maar er komen $144 + 35 = 179$ plekken. Zo'n 19 plekken te weinig!

Hier moeten dan nog voor de nieuwe bewoners oplaadplekken en evt. invalide plaatsen vanaf worden gehaald en bedrijfsauto's worden geparkeerd. En, niet te vergeten, wellicht mensen die gebruik maken van de watertaxi/bus. Ook die hebben parkeerruimte nodig en daar is geen rekening mee gehouden bleek tijdens de vergadering van de gebiedscommissie d.d.16 maart 2021.

Er zou inmiddels 'gekeken zijn' naar de parkeerproblemen in de wijk en er is aangegeven dat deze 'wel meevallen'. Een opmerking waaruit blijkt dat de problemen van de huidige bewoners systematisch niet serieus worden genomen. Het heeft geen zin om overdag de parkeerproblemen te beoordelen. Ze spelen, zoals gezegd in de avonden en weekenden.

Het bouwen van maximaal 50 woningen, zoals genoemd in het bestemmingsplan met extra parkeerruimte om de huidige parkeerproblemen op te lossen, zorgt voor een leefbare wijk, waarin voldoende parkeerruimte is voor huidige en nieuwe bewoners.

Reactie

In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke bepaling opgenomen ten aanzien van parkeren. Die bepaling zegt dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het gebruik van gronden of bouwwerken uitsluitend kan worden verleend als wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen, overeenkomstig het in de gemeente Rotterdam geldende beleid ten aanzien van parkeren. Dat geldende parkeerbeleid is (op dit moment) de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018', dat op 1 februari 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad.

In die Beleidsregeling is aangegeven welke parkeernorm (aantal autoparkeerplaatsen) geldt bij een bepaalde omvang van een woning per (aangewezen) zone. In deze Beleidsregeling is tevens aangegeven wanneer en welke vrijstelling van een parkeernorm mogelijk is.

De parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling van Waterside Oost is in totaal 179 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte wordt opgelost in de parkeergarage (144



parkeerplaatsen) en via de parkeervoorzieningen op het buitenterrein binnen het plot (35 parkeerplaatsen).

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

F. Bescherming stadsaanzicht Oud-IJsselmonde (alle zienswijzen)

Samenvatting van de zienswijze

De huidige plannen met hoogbouw voor Waterside II (& III) beïnvloeden het beschermd stadsgezicht Oud-IJsselmonde. De kerk, de dijk en het oude dorp van IJsselmonde moeten bepalend blijven voor dit aanzicht, niet twee dominerende appartementen-complexen.

Feit is dat al meerdere mensen zijn verhuisd (of hier plannen voor hebben) omdat hun uitzicht voorgoed wordt aangetast door deze nieuwe kolossale gebouwen. Dit betreft de mensen die van de Bovendijk naar de Maas konden kijken. Het aanzicht vanaf het water wordt niet op de foto getoond, terwijl ook dit onder het beschermde stadsaanzicht valt. Er werd gezegd dat er 'nog voldoende' zichtlijnen zijn richting het oude dorp. Onzin, de gebouwen passen niet bij het oude dorpsaanzicht en domineren straks de aanblik. In het huidige bestemmingsplan staat dat er kleinschalig gebouwd moet worden om het aanzicht te beschermen. Dit bestemmingsplan moet worden gehandhaafd. Indieners van de zienswijze verwijzen hierbij ook de reactie van de gebiedscommissie IJsselmonde d.d. 3 juni 2020 op de Nota van Uitgangspunten.

Reactie

In het Stedenbouwkundig Plan en de Nota van Uitgangspunten voor Waterside II is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen enerzijds de aansluiting op de dorpskern van Oud-IJsselmonde, dat overigens geen beschermd stads- of dorpsgezicht is, en anderzijds het benutten van de schaal van de rivier die zich uitstekend leent voor het bouwen van woningen in een wat hogere gemiddelde bebouwingsdichtheid, wat belangrijk is voor het realiseren van de woonopgave waar de regio Rotterdam voor staat. Dit heeft er onder andere toe geleid dat er extra hoge eisen zijn gesteld aan het zorgvuldig vormgeven van bouwvolumes, het stellen van hoge kwaliteitseisen aan de architectuur van de bebouwing en de inrichting van de buitenruimte.

Het buitendijkse gebied waar Waterside Oost komt is onderdeel van de oeverzone en geen onderdeel van het historische deel van IJsselmonde. Dit buitendijkse gebied was ook de afgelopen eeuw al een plek van de grotere schaal, met grote loodsen en havens, dat een contrast vormde met het kleinschalige dorp Oud-IJsselmonde.

Bij de planontwikkeling voor Waterside Oost is vanzelfsprekend wel rekening gehouden met de aanwezigheid van de kern Oud-IJsselmonde. Daarom is gekozen voor een wigvormig gebouw, dat in hoogte oploopt. Aan de zijde van Oud-IJsselmonde is de bebouwing lager met een maximale hoogte van 11 meter. Aan de zijde van het water, dus het verst af van Oud-IJsselmonde mag de maximale hoogte 33 meter zijn. Overigens is op deze wijze ook aangesloten bij de bestaande bebouwing van Waterside I.



In de rivierzone tussen Brienenoord en Ridderkerk staat al een aantal moderne bouwensembles, waaronder ook een aantal woontorens. Waterside II past in die lijn, ook richting de grotere schaal van de Van Brienenoordbrug.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

G. Verkeersdrukke Oostdijk (alle zienswijzen)

Samenvatting van de zienswijze

De Oostdijk is een drukke verbindingsweg met een zeer onveilige oversteek voor schoolgaande kinderen. De huidige bouwplannen voor Waterside II & III zullen zorgen voor een toenemende verkeersdrukke op de Oostdijk. Wanneer er nu 124 en later nog eens zo'n 125 woningen worden gebouwd, betekent dit dat al deze bewoners ook via de Oostdijk zullen gaan rijden waarmee de genoemde problemen zoals geluidsoverlast en verkeershinder toe zullen nemen.

De komende jaren staan er bovendien grote projecten op de agenda waarvan nu al wordt aangegeven dat die de verkeerstoever naar de Brienenoordbrug negatief zullen gaan beïnvloeden. De Brienenoordbrug zal de komende jaren worden gerenoveerd met de nodige verkeersdrukke tot gevolg. Er zijn nieuwbouwplannen voor de Ringdijk (Ridderkerk), waarmee de druk op de Oostdijk toe zal gaan nemen. De komende tien (elf/twaalf) jaar zal het hele gebied rondom de Kuip worden aangepakt (nieuw stadion/wegen/sportparken e.d.) waarbij opnieuw het verkeer de nodige hinder zal gaan ervaren van al deze bouwplannen.

Tijdens de presentatie op 22 april werd gezegd dat men dan wil gaan kijken naar gegevens van eerdere metingen. Ook dit zal een vertekend beeld van de werkelijkheid gaan geven. Het verkeer is drukker geworden. Zeker het vrachtverkeer op de dijk is toegenomen (bedrijven Verolme?).

Als we iets hebben geleerd van de Coronapandemie dan is het wel dat meetmodellen zeer vaak afwijken van de realiteit. In de eerdergenoemde brief van de gebiedscommissie van 3 juni 2020 wordt aangegeven dat werd afgezien van woningbouw op het Verolme-terrein, vanwege het negatieve effect op het verkeer op de Oostdijk. Het lijkt onmogelijk dat 'oude' meetgegevens nu ineens de bouw van 250 woningen zouden kunnen verantwoorden. Het kan niet zo zijn dat er een bouwplan wordt doorgedrukt op basis van een meetmodel, terwijl dit tot zeer veel toenemende verkeersproblemen leidt voor de wijk Waterside I. De bewoners zullen met de problemen achterblijven, wanneer de gemeente hen nu niet serieus neemt.

Om deze problemen te voorkomen kan alleen gebouwd worden volgens het huidige bestemmingsplan (max. 50 woningen/ 12 meter hoog).

Reactie

De geplande aanleg van 124 woningen zal leiden tot een lichte toename van autoverkeer naar/vanuit deze woningen. Met zogeheten kencijfers voor verkeersgeneratie van het Kennisinstituut CROW is een verkeersproductie bepaald in aantallen autoritten per werkdag naar en vanaf het woningcomplex. Die geprognoseerde aantallen bedragen 675 autoritten per werkdag. In het drukste spitsuur is dat grofweg 10% daarvan of c.a. 70 autoritten per uur.



Dat zijn geen aantallen die leiden tot plotselinge filevorming en vertraging op kruispunten en wegvakken.

Voor een beeld: over het drukste punt/dwarsdoorsnede Oostdijk rijden c.a. 10.000 motorvoertuigen per werkdag. Daarbij geldt dat deze 675 autoritten zich globaal verdelen over beide richtingen op de Oostdijk:

- naar het zuiden (richting Beverwaard/ Ridderkerk (en weer terug)
- naar het noorden/ A16 (en weer terug).

Op de drukste doorsnee neemt het verkeer dus niet toe met 675 motorvoertuigen per werkdagemaal, maar met aanzienlijk minder. Hoeveel minder is niet exact te zeggen.

Past in het verkeersmodel

Modelmatige berekeningen laten dan ook zien dat de toename (door Waterside II) niet zal leiden tot problemen in de doorstroming op de diverse kruispunten en oversteken. De relatie met verkeersveiligheid is niet evenredig: meer verkeer leidt niet per definitie tot meer verkeersonveiligheid. Soms juist eerder omgekeerd.

Dit alles kan worden samengevat tot de uitspraak dat de verwachte verkeerstoename door Waterside II past in het verkeersmodel.

Verkeersonderzoek en maatregelen

Naar aanleiding van signalen uit de Gebiedscommissie IJsselmonde is besloten tot een verkeersonderzoek. Dat onderzoek, dat is opgezet in nauwe samenwerking met de Gebiedscommissie, richt zich op de doorstroming op de gehele Oostdijk (tot en met de kruising Ringdijk/Benedenrijweg in Bolnes, gemeente Ridderkerk) en focust niet op één enkel project of situatie. Het onderzoek kijkt dan ook breder dan de verkeersaspecten die voortvloeien uit Waterside II. Het onderzoek bestaat uit 2 delen: cameraonderzoek (voor herkomst verkeer) en dataonderzoek (drukte in pre-coronaperiode, met historische verkeersgegevens van voor de Covid19-periode). Dit onderzoek zal mogelijk bestaande knelpunten (kruispunten en wegvakken) laten zien op het tracé IJsselmondseplein-Oostdijk-Ringdijk tot aan het kruispunt met Benedenrijweg. Knelpunten zijn in dit onderzoek kruispunten of wegvakken met onvoldoende doorstroming. Het voornemen is om eventuele lokale knelpunten die met eenvoudige infrastructurele maatregelen te verbeteren zijn op te nemen in een termijnplanning voor verbetering. Voor de eventuele meer gecompliceerde knelpunten geldt dat oplossingen op langere termijn worden gezien in regionale samenwerking met Rijkswaterstaat en/of de buurgemeente Ridderkerk.

Zoals eerder aangegeven, de resultaten van het verkeersonderzoek zijn inmiddels bekend. De algemene conclusie is dat er geen sprake is van een problematische verkeerssituatie op de Oostdijk die directe actie vereist. Wel zijn er enkele verbeterpunten aangestipt die de situatie op de Oostdijk in (beperkte mate) kunnen verbeteren. Wij zullen de uitkomsten van het verkeersonderzoek in de komende periode bespreken met de gebiedscommissie IJsselmonde. De resultaten van het onderzoek zullen ook worden gedeeld met de bewoners. Wij zullen uw raad begin september 2021 informeren over de uitkomsten van het gesprek met de gebiedscommissie.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

H. Ingang parkeergarage (zienswijze 2)

Samenvatting van de zienswijze

Bij de presentatie bleek dat de ingang van de wijk is verlegd naar de Spankerstraat. In eerdere plannen stond de ingang naar de parkeergarage bij de Flying Dutchmanstraat. Deze kan ook gepland worden vanuit het stuk grond tussen Waterside II & III. Die grond is nu nog van Rijkswaterstaat. Waterside III krijgt daar ook zijn oprit voor de parkeergarage. Daarmee wordt de huidige wijk gespaard van extra verkeersdrukte.

Reactie

De door de indiener van de zienswijze aangegeven locatie voor een mogelijke ingang naar de parkeergarage bij de Flying Dutchmanstraat is eigendom van Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap. Rijkswaterstaat wil deze grond om beleidsmatige redenen niet verkopen. Daarom kunnen op die betreffende locatie geen commerciële activiteiten ontplooid worden. Het inrichten van een ontsluiting voor een bouwproject valt daaronder.

Wel behoort het inrichten van de grond tot openbare ruimte (zoals eerder gecommuniceerd) tot de mogelijkheden. Daaroever zijn de gesprekken met Rijkswaterstaat nu gaande.

Op de door de indieners van de zienswijze aangegeven locatie is bovendien de eerdergenoemde verblijfplek voorzien. Zie ook de reactie onder thema D1 en D2. Het is daarom wenselijk om de kade zo vrij mogelijk van auto's te houden. Dit zodat deze plek maximaal aantrekkelijk gemaakt kan worden voor verblijven, recreëren en spelen.

Tot slot, ook vanuit verkeerskundig oogpunt, wordt de voorgestelde locatie voor de ingang van de parkeergarage niet wenselijk geacht, omdat deze een extra ontsluiting/aantakking betekent op de Oostdijk. Die extra ontsluiting/aantakking leidt tot meer verstoring van het autoverkeer op de Oostdijk. Iets dat niet wenselijk is.

Daarom is ervoor gekozen om de ontsluiting van de parkeergarage te realiseren via de Flying Dutchmanstraat.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

I. Overlast windmolen, geluidsoverlast en fijnstof (zienswijze 2)

Samenvatting van de zienswijze

Beide geplande appartementsgebouwen staan dicht bij de Van Brienenoordbrug, waardoor geluidsoverlast en luchtvervuiling hierbij onvermijdelijke aandachtspunten zijn. De vraag rijst of dit plan wel voldoet aan alle geldende wet- en regelgeving t.a.v.



geluidbelasting, milieu e.d. In juni 2020 heeft het RIVM geconcludeerd dat de Nederlandse geluidsnormen zijn achterhaald. Mensen hebben o.a. last van verkeer, windmolens, vliegtuigen e.d. en dit leidt tot ernstige gezondheidsklachten.

De geluidsnormen moeten worden aangescherpt.

Bovendien staat aan de overzijde van de Maas een windmolen die dag en nacht in bedrijf is. De draaiende wieken maken geluid en in verband met vliegverkeer branden er lichten op de windmolen. Dit kan voor nieuwe bewoners problemen opleveren en afdoen aan het woongenot in de toren. Voor de bewoners aan de Flying Dutchmanstraat belemmert de flat het uitzicht op de Brienenoordbrug.

Met oog op de gezondheid van nieuwe bewoners moet het huidige bestemmingsplan worden gehandhaafd.

Reactie

De onderzoeken die gedaan zijn ten behoeve van het bestemmingsplan zijn verricht overeenkomstig de wettelijk voorschriften. De in de zienswijze genoemde windturbine is een bestaande windturbine. De afstand van deze windturbine tot de nieuw te bouwen woningen is zodanig groot dat er geen sprake zal zijn van geluidoverlast of van hinder als gevolg van obstakellicht.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een exploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Door het sluiten van een anterieure overeenkomst in de zin van artikel 6.24 lid 1 Wro, een privaatrechtelijke overeenkomst, is het kostenverhaal anderszins verzekerd.

In het kader van de beoogde ontwikkeling van het plangebied wordt (voor de vaststelling van het bestemmingsplan) met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst afgesloten. Daarmee zijn alle gemeentelijke kosten gedekt. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Rotterdam vervult hierin enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande is het plan financieel uitvoerbaar.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.



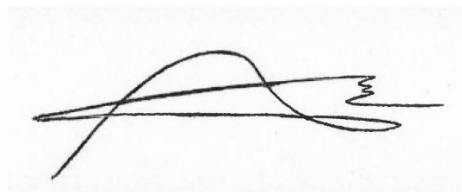
Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



V.J.M. Roozen

De burgemeester,



A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- 1a. Ontwerpbestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde"
- 1b. Verbeelding ontwerpbestemmingsplan "Waterside Oost, IJsselmonde"
2. Ingekomen zienswijzen
3. Namen- en adressenlijst indieners zienswijzen
4. Besluit Stap 3 Interimwet Stad- en milieubenadering
5. Advies Gebiedscommissie IJsselmonde d.d. 11 juni 2021



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 juli 2021;
(raadsvoorstel nr. *vult Stadhuis in*);

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

besluit:

1. Het “Stap 3-besluit Waterside Oost” vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
2. Zienswijzen t.a.v. thema A1, A2, B1, B2, C, D1, D2, E, F, G, H en I ongegrond te verklaren.
3. Het bestemmingsplan “Waterside Oost, IJsselmonde”,
NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, met bijbehorende ondergrond o_
NL.IMRO.0599.BP2178WatersideOos-, ongewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van *vult griffie in*

De griffier,

De voorzitter,

