



Afdeling Bouw- en Woningtoezicht

**Betreft:** Zienswijzenrapport omgevingsvergunning  
Hoofdweg 256-260 (OMV.23.10.00161)

**Datum:** 12 juli 2024

---

### **Aanleiding**

Het project Hoofdweg 256-260 voorziet erin om ter plaatse van het adres Hoofdweg 256-258 een carrégebouw te realiseren. De bestaande kantoorpanden worden hiertoe verbouwd en aangebouwd. Het beoogde gebouw telt maximaal 17 meter en is voorzien voor maximaal 330 studentenwoningen. In de plint is een gemeenschappelijke ruimte voorzien. Ter plaatse van het adres Hoofdweg 260 wordt naast de bestaande woning een woongebouw voorzien. Het beoogde woongebouw telt circa 15 bouwlagen (max. 50 meter) en voorziet in maximaal 120 nieuwbouwapartementen. De bestaande woning wordt hierbij getransformeerd naar een gemeenschappelijke ruimte.

### **Procedure**

Op grond van de Coördinatieverordening Rotterdam 2017 is de coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing verklaard op de voorbereiding en bekendmaking van de besluiten die nodig zijn voor de realisatie van het project Hoofdweg 256-260. Dat betekent dat het ontwerp-bestemmingsplan 'Hoofdweg 256-260' samen met de benodigde ontwerpbesluiten (ontwerp-omgevingsvergunningen voor de activiteiten 'Bouwen, werk of werkzaamheden uitvoeren en inrit aanleggen'(OMV.23.10.00161) en voor de activiteit 'Kappen'(OMV.23.10.00170), het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en de ontwerp-waterveding) voor de realisatie van het plan gelijktijdig ter inzage hebben gelegen.

Het bestemmingsplan 'Hoofdweg 256-260' is bij besluit van de gemeenteraad van 9 en 11 juli 2024 vastgesteld door de gemeenteraad.

### **Ter inzage legging:**

Alle ontwerpbesluiten die nodig zijn voor de realisatie van het project Hoofdweg (zie hiervoor) hebben ter inzage gelegen van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024.

### **Zienswijzen en commentaar:**

Deze zienswijzenrapportage heeft betrekking op de ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteiten 'Bouwen, werk of werkzaamheden uitvoeren en uitrit aanleggen of veranderen' (OMV.23.10.00161). Tegen die ontwerp-omgevingsvergunning zijn gedurende de periode van ter inzagelegging vier (4) zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend. Van de mogelijkheid tot het indienen van mondelinge zienswijzen is geen gebruik gemaakt.

Hieronder volgt een becommentarieerde samenvatting van de zienswijzen.

### **Zienswijze A.**

De indiener van de zienswijze is woonachtig in de woontoren aan de Pegasusweg en heeft vanuit de woning schuin aan de overzijde van het kruispunt Prins Alexanderlaan-Hoofdweg zicht op de ontwikkeling.

#### **A.1. Vrij uitzicht**

##### **Samenvatting**

De indiener van de zienswijze geeft aan dat door de bouw het vrije uitzicht op de skyline van Rotterdam, en dus een stuk woongenot, ontnomen wordt.

#### Reactie

Met het bestemmingsplan wordt aan de zijde van het kruispunt Prins Alexanderlaan-Hoofdweg een woontoren mogelijk gemaakt van maximaal 50 meter hoogte. Op grotere afstand van de Pegasusweg is ter plaatse van het adres Hoofdweg 256-265 bebouwing toegestaan van maximaal 17 meter hoog. De toren van maximaal 50 meter hoog is gesitueerd op ongeveer 200 meter afstand van de toren aan de Pegasusweg. De overige bebouwing bevindt zich op ruim meer dan 200 meter. Alhoewel het uitzicht enigszins zal veranderen, blijft gezien de afstand tot de bebouwing die mogelijk wordt gemaakt met het bouwplan sprake van een grote mate van uitzicht op de skyline van Rotterdam.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **A.2 Parkeerdruk**

#### Samenvatting

Er zal sprake zijn van een toename van de parkeerdruk, aangezien er structureel te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

#### Reactie

In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen wordt aangetoond dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid 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 2022', die op 16 december 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad. In die Beleidsregeling is aangegeven welke parkeernorm (aantal auto- en fietsparkeerplaatsen) 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. Bij de aanvraag omgevingsvergunning is de parkeereis bepaald en getoetst. Voor deze ontwikkeling is de parkeereis bepaald op 42 autoparkeerplaatsen en 519 fietsparkeerplaatsen. Aan die eis wordt voldaan, deze wordt -conform de eerdergenoemde Beleidsregeling- op het eigen terrein van de ontwikkeling opgelost. Het ligt niet voor de hand dat toekomstige bewoners zullen parkeren in de directe omgeving van de toren aan de Pegasusweg, aangezien er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein in de onmiddellijke nabijheid van de woningen worden gerealiseerd. Er is geen reden om aan te nemen dat toekomstige bewoners verder van hun woning zullen parkeren.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **A.3. Geluid**

#### Samenvatting

Er is een toenemende kans op geluidsoverlast.

#### Reactie

De toren aan de Pegasusweg ligt op minstens 200 meter van de ontwikkeling die met het bestemmingsplan Hoofdweg 256-260 mogelijk wordt gemaakt. Tussen de Pegasusweg en de Hoofdweg 160 ligt een kruispunt met doorgaande wegen en een metrolijn. De kans op toename van geluidsoverlast door de nieuwe bebouwing wordt ter plaatse van de toren aan de Pegasusweg nihil geacht.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

#### **A.4. Bouwhoogte**

##### Samenvatting

Verzoekt de hoogte te beperken tot maximaal 7 meter/20 verdiepingen.

##### Reactie

Gezien de behoefte aan woningen in Rotterdam en de beperkte impact van de ontwikkeling die met het bestemmingsplan Hoofdweg 256-260 mogelijk wordt gemaakt, wordt niet gekozen voor een vermindering van de hoogte en dus het aantal woningen. De ontwikkeling sluit goed aan bij de in 2023 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Gebiedsvisie Alexanderknoop. Daarin staat verdichting van het gebied, onder meer door het toevoegen van woningen, centraal. Deze visie sluit nauw aan op de plannen voor de 'Oostflank', waarin wordt voorzien in de bouw van 30.000 woningen, voorzieningen en een nieuwe stadsbrug tussen Prins Alexander en Zuidplein. Met inachtneming van het behoud van de bestaande woning is de toren zoveel mogelijk naar het noorden opgeschoven voor een zorgvuldige inpassing en (landschappelijke) overgangszone naar de woonbuurt erachter. Verder wordt nog opgemerkt dat het kavel deel uitmaakt van de hoogbouwzone, waardoor de afwijking in massaopbouw op deze locatie in principe goed mogelijk is.

##### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

##### **Zienswijze B**

De indiener van de zienswijze is woonachtig aan de Hoofdweg op een perceel grenzend aan het plangebied.

#### **B.1. Parkeren**

##### Samenvatting

De huidige infrastructuur op de Hoofdweg geeft problemen ten aanzien van parkeren, namelijk half op de stoep en ook voor vrachtwagens toegestaan. Met de komst van 116 woningen en 286 studentenwoningen en slechts 42 parkeerplaatsen zal de parkeerbelasting vier keer zo groot zijn en zullen deze problemen toenemen.

##### Reactie

In de planregels van het vastgestelde bestemmingsplan 'Hoofdweg 256-260' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen wordt aangetoond dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid.

In dit geval is sprake van een gecoördineerde procedure met de omgevingsvergunningen die noodzakelijk zijn om het plan te realiseren. In dat kader is bij de aanvraag omgevingsvergunning de parkeereis bepaald en getoetst aan de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fietsen gemeente Rotterdam 2022. Voor deze ontwikkeling is de parkeereis bepaald op 42 autoparkeerplaatsen en 519 fietsparkeerplaatsen. Aan die eis wordt voldaan, deze wordt -conform de eerdergenoemde Beleidsregeling- op het eigen terrein van de ontwikkeling opgelost.

In aanvulling hierop wordt nog opgemerkt dat het niet voor de hand ligt dat toekomstige bewoners zullen parkeren buiten het eigen terrein aangezien er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein in de onmiddellijke nabijheid van de woningen worden gerealiseerd. Er is geen reden om aan te nemen dat toekomstige bewoners verder van hun woning zullen parkeren.

##### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **B.2. Toename drukte**

### Samenvatting

Er zal meer beweging van mensen zijn in de avonduren als het gebruik van kantoren wijzigt naar gebruik als wonen. Er zal meer dan nu sprake zijn van wandelaars die de tuin van het naastgelegen perceel doorkruisen, afval in deze tuin dumpen en oneigenlijk parkeren op het parkeerterrein.

### Reactie

Alhoewel meer mensen in de avonduren aanwezig zullen zijn in de omgeving, is het niet aannemelijk dat sprake zal zijn van overlast door afval. Op eigen terrein zullen ondergrondse voorzieningen worden getroffen om afval te deponeren.

Het beoogde bouwplan is goed ontsloten door de (ventweg langs) de Hoofdweg. Er worden voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd. Er is geen reden om aan te nemen dat toekomstige bewoners de tuin van het naastgelegen perceel zullen doorkruisen of aldaar oneigenlijk zullen parkeren.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **B.3. Geluidsoverlast**

### Samenvatting

Er zal meer geluidsoverlast komen, omdat er meer mensen/studenten zullen wonen. De gezamenlijke tuin aan de westzijde is voor de burens met slaapkamers aan die zijde daarom niet handig. De werkkamer van de indiener van de zienswijze is ook aan die zijde.

### Reactie

Aan de westzijde van het plangebied wijzigt de afstand tussen de reeds bestaande bebouwing niet. Deze afstand is voldoende om te zorgen dat geen sprake zal zijn van onevenredige toename van geluid nu uit wordt gegaan van normaal gebruik van de tuin en de bebouwing. Op de begane grond aan de westzijde worden woningen gesitueerd die per woning hun entree deur en een raamkozijn aan de gevel hebben. Op de verdiepingen worden de bestaande raamopeningen gehandhaafd.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **B.4. Beperking lichtinval**

### Samenvatting

De extra etage zal lichtinval op het pand aan de westelijke zijde van het plangebied beperken.

### Reactie

In het bezonningsonderzoek zijn de zon- en schaduw effecten van de beoogde nieuwbouw in kaart gebracht en getoetst aan de lichte TNO-norm en bovendien is de situatie op 21 september in beeld gebracht in relatie tot het gemeentelijk Afwegingskader bezonning. Enkel het politiebureau ten oosten van de ontwikkeling (kruising Hoofdweg/Prins Alexanderlaan) ondervindt vermindering in bezonningsuren door de schaduw die wordt toegevoegd. De woningen aan de verschillende zijden van het plangebied ondervinden geen vermindering van zonuren.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **B.5. Overlast bouwverkeer**

### Samenvatting

Het bouwverkeer zal de infrastructuur nog meer ontregelen dan nu al het geval is. Er zijn al omleidingen door de wijk. Nog meer bouwverkeer zal op de parallelweg Hoofdweg tot gevaarlijke situaties leiden en hulpdiensten vertragen.

### Reactie

Het bouwverkeer zal slechts van een deel van de parallelweg gebruik maken en vervolgens de bouwplaats in kunnen rijden. Een definitief logistiek plan moet hiervoor nog worden gemaakt, maar uitgangspunt is de parallelweg zoveel mogelijk te ontzien en langzaam verkeer in stand te houden. Het is niet waarschijnlijk dat dit tot gevaarlijke situaties zal leiden.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **B.6. Slecht beheer**

### Samenvatting

De huidige beheerder beheert het kantoorpand, het oude woonhuis en de tuin er omheen niet goed. Er wordt slecht of geen onderhoud gepleegd en de vluchtelingen in het kantoorpand zorgen voor afval in de tuin van het pand van de indiener van de zienswijze.

### Reactie

Het is vervelend dat u hinder ervaart van het huidige gebruik van het pand. De mate waarin op dit moment onderhoud wordt gepleegd aan het terrein en het gebouw zijn echter niet bepalend voor de vraag of de ontwikkeling doorgang zou moeten vinden.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

N.B. De zienswijze met betrekking tot kappen is van een reactie voorzien in de (definitieve) omgevingsvergunning voor de activiteit 'Kappen' (OMV.23.10.00170).

## **Zienswijze C.**

De indiener van deze zienswijze heeft op 1 februari 2024 een pro forma zienswijze ingediend. Deze zienswijze is binnen de termijn aangevuld op 13 februari 2024. Reclamant 3 is woonachtig aan de Van der Kloot Meyburgstraat en heeft zicht op een deel van het bouwplan.

## **C.1. Karakter van de wijk**

### Samenvatting

De indiener van de zienswijze is van mening dat de torenflat niet aansluit bij het karakter van de wijk. Door de hoogte van 50 meter ontstaat een aanwezige en overheersende bebouwing zeer dicht op de woonwijk 'Het Lage Land'. In het verleden diende de bebouwing langs de Hoofdweg qua hoogte en vormgeving aan te sluiten op de achterliggende woonbebouwing. Dat wordt met het huidige plan tenietgedaan, waardoor het plan niet bijdraagt aan de gebiedskwaliteiten.

### Reactie

Deze zienswijze richt op het ontwerp-bestemmingsplan en niet op de omgevingsvergunning. Deze zienswijze is in de zienswijzenrapportage ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Hoofdweg 256-260' als volgt beantwoord:

"Ter plaatse van de Hoofdweg 256-258 geldt op dit moment het bestemmingsplan Alexanderknoop, vastgesteld op 22 november 2017. In dit bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming Gemengd-1. Volgens de regels van deze bestemming zijn binnen Gemengd-1 kantoren toegestaan tot een gezamenlijk maximum van 30.000 m<sup>2</sup>. Er is geen bouwvlak aangeduid. Volgens het huidige bestemmingsplan kan het terrein tussen de twee bestaande kantoorpanden reeds worden dicht gebouwd.

Het ontwerpbestemmingsplan maakt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wel een grotere hoogte mogelijk. In het huidige bestemmingsplan is op basis van de bouwregels binnen de bestemming Gemengd-1 een maximale hoogte van 15 en 9 meter toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan is een maximale hoogte van 17 meter toegestaan. Hierbij wordt opgemerkt dat het beoogde bouwplan onder deze maximale hoogte blijft: de hoogte van de zuidgevel in de omgevingsvergunning is 15,7 meter.

Gezien de behoefte aan woningen in Rotterdam en de beperkte impact van de ontwikkeling die met het bestemmingsplan Hoofdweg 256-260 mogelijk wordt gemaakt, wordt niet gekozen voor een vermindering van de hoogte en dus het aantal woningen. De ontwikkeling sluit goed aan bij de in 2023 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Gebiedsvisie Alexanderknoop. Daarin staat verdichting van het gebied, onder meer door het toevoegen van woningen, centraal. Deze visie sluit nauw aan op de plannen voor de 'Oostflank', waarin wordt voorzien in de bouw van 30.000 woningen, voorzieningen en een nieuwe stadsbrug tussen Prins Alexander en Zuidplein. Met inachtneming van het behoud van de bestaande woning is de toren zoveel mogelijk naar het noorden opgeschoven voor een zorgvuldige inpassing en (landschappelijke) overgangszone naar de woonbuurt erachter. Verder wordt nog opgemerkt dat het kavel deel uitmaakt van de hoogbouwzone, waardoor de afwijking in massaopbouw op deze locatie in principe goed mogelijk is."

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **C.2. Parkeerdruk**

#### Samenvatting

De bouwlocatie is zo klein dat er geen parkeervoorziening mogelijk is, waardoor het parkeerprobleem afgewenteld wordt op de wijk terwijl er al een hoge parkeerdruk is.

#### Reactie

De gemeente staat verdichting van wijken voor om extra woningen te realiseren. Het plangebied is niet dusdanig dicht bebouwd dat parkeren niet opgelost kan worden op het eigen terrein. Er wordt voldaan aan de parkeereis van 42 autoparkeerplaatsen en 519 fietsparkeerplaatsen. Deze eis wordt op het eigen terrein van de initiatiefnemer opgelost.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **C.3. Gemeentelijke regierol**

#### Samenvatting

De gemeente voert geen ruimtelijke regie door het maken van afgewogen en ten dienste van de omgeving staande bestemmingsplannen, maar laat zich misbruiken door de markt.

#### Reactie

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam heeft in maart 2023 de Gebiedsvisie Alexanderknoop vastgesteld. Hiermee voert de gemeente ruimtelijke én programmatische regie. In de visie staat de ontwikkeling van de Alexanderknoop tot hét centrum van Rotterdam Oost centraal. De locatie Hoofdweg 256-260 maakt onderdeel uit van de Alexanderknoop. Het plan draagt bij aan meerdere doelstellingen van de Gebiedsvisie, onder andere doordat er substantiële aantallen middeldure woningen en woningen voor studenten worden gerealiseerd waar in de stad een groot tekort aan is. Verder wordt het torenvolume in hout uitgevoerd wat bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **C.4. Informatie**

#### Samenvatting

Tijdens de info avond is bewust geen model van het bouwplan getoond waarbij de verhouding tussen bouwplan en bestaande woonwijk duidelijk werd.

### Reactie

Tijdens de verschillende informatiebijeenkomsten is door Leyten, Groosman als architect van het plan en MTD als landschapsarchitect het plan getoond in de context van het omliggend gebied. Een voorbeeld van participatie op dit onderdeel is het verschuiven van de woontoren zoveel mogelijk naar het noorden van de locatie op aangeven van bewoners in de Bazelbuurt. Daarmee is de invloed van de hoogte van de woontoren beperkt.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **C.5. Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen**

### Samenvatting

In paragraaf 3.4.4.1. staat dat het bouwplan in het woonmilieu 'compact centrum' ligt. Dat is niet het geval. Het plangebied ligt daarbuiten.

### Reactie

Ook deze zienswijze richt zich tegen het ontwerp-bestemmingsplan en niet tegen de ontwerp-omgevingsvergunning.

In paragraaf 3.4.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen (2020). In deze paragraaf wordt aangegeven dat het plangebied gedeeltelijk gelegen is in het woonmilieu "compact centrum op twee oevers & hoogbouwzone" en gedeeltelijk in het woonmilieu "groenstedelijk wonen", nabij twee OV-knooppunten. Het is juist dat het plangebied is gelegen in het grensgebied van deze woonmilieus en nabij OV-knooppunten. De plek op de kaart in figuur 3.8 is bij benadering aangegeven. Omdat het detailniveau van de kaart beperkt is, wordt in de paragraaf beschreven dat op basis van de gemeentelijke Omgevingsvisie (paragraaf 3.4.1) wordt uitgegaan van het gebied 'compact centrum'. De Omgevingsvisie is in 2021 vastgesteld. Zoals beschreven in paragraaf 3.4.1.1, is het plangebied op basis van de Omgevingsvisie gelegen in de zone "complementaire stedelijke centra", op basis waarvan het meest aansluiting wordt gevonden bij de zone 'compact centrum' uit het Nieuw Rotterdams Kwaliteitsbeleid Wonen. De classificatie als 'compact centrumlocatie' is bovendien in lijn met de Gebiedsvisie Alexanderknoop waar de locatie Hoofdweg 256-260 toe behoort. De centrale doelstelling van de Gebiedsvisie is het transformeren van de Alexanderknoop tot hét centrum voor Rotterdam Oost. Vanuit dit gegeven is het classificeren als een centrumlocatie logisch en consistent. Dit spoort ook met de benadering zoals de gemeente die in het project aan de Hoofdweg 480 490 heeft aangehouden.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **C.6. Overlast**

### Samenvatting

Er is overlast te vrezen van de horecafunctie en de gezamenlijke buitenruimte achter de torenflat vanwege het gebrek aan sociaal toezicht.

### Reactie

In de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat slechts ondergeschikte horeca is toegestaan. Hiermee wordt geborgd dat er nauwelijks sprake zal zijn van overlast door een horecafunctie nu deze ondergeschikt dient te zijn aan de hoofdbestemming en dus nooit grootschalig of zeer aanwezig plaats kan vinden.

Niet valt in te zien dat op voorhand vast te stellen is dat een gezamenlijke buitenruimte overlast zou moeten veroorzaken. Indien dat het geval is, zullen daar in overleg afspraken over moeten worden gemaakt, dan wel is dat een taak van handhaving als de overlast disproportioneel is.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **C.7. Parkeren studentenwoningen**

### Samenvatting

Zowel bij de torenflat als bij de studentenwoningen zijn er, uitgaande van CBS-gegevens, te weinig parkeerplaatsen berekend. In totaal worden er 91 parkeerplaatsen te weinig aangelegd. In de stukken wordt dat eenvoudig opgelost door het toepassen van onrealistisch lage normen voor autobezit en het toekennen van (ongebaseerde) "kortingen", waardoor plots precies alle cijfers naadloos sluiten. De werkelijkheid op straat is natuurlijk anders.

### Reactie

Het gemeentelijke beleid is vastgelegd in de Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022, die op 16 december 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad. In die Beleidsregeling is aangegeven welke parkeernorm (aantal auto- en fietsparkeerplaatsen) 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 aanvraag omgevingsvergunning is aan dit beleid getoetst en akkoord bevonden. Het feit dat het CBS andere aantallen hanteert doet niet af aan het feit dat de aanvraag net zoals alle aanvragen omgevingsvergunningen bij de gemeente Rotterdam getoetst dient te worden aan dit beleid dat door de raad van de gemeente is vastgesteld.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **C.8. Windhinder**

### Samenvatting

Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn voor de nabijgelegen woningen wat betreft windhinder (pannen die los op panlatten liggen) en geluidhinder door wind.

### Reactie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Daarin zijn de effecten op het windklimaat van de nieuwe bebouwing op het maaiveld onderzocht. Het is niet gebruikelijk om te onderzoeken wat de effecten zijn op woningen als het gaat om onder andere dakpannen. Uitgangspunt is dat bestaande bebouwing voldoet aan het (destijds geldende) Bouwbesluit en daarmee voldoende bestand is tegen wind.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **Zienswijze D**

De indiener van de zienswijze is woonachtig aan de Doctor J.J.P. Oudsingel grenzend aan het plangebied.

## **D.1. Strijd met Beleidsregeling Parkeernormen**

### Samenvatting

De aangevraagde omgevingsvergunning is in strijd met de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. De korting van artikel 11 van de beleidsregeling is ten onrechte toegepast, omdat geen sprake is van transformatie maar van nieuwbouw omdat een ingrijpende verbouwing plaatsvindt waardoor een onroerend goed ontstaat dat voorheen niet bestond. Hiermee wordt bedoeld op de nieuwe elementen aan de noord- en zuidzijde van het pand, de inpandige garage, de binnentuin en de bovenverdieping op de kantoorgebouwen. Daarnaast is geen sprake van betaald parkeergebied nu het betaald parkeergebied aan de overzijde van de Prins Alexanderlaan begint op ruim 200 meter van de studentenhuisvesting. Afwijking van dit artikel op grond van artikel 15 (bijzonder gemeentelijk belang) is niet mogelijk, omdat artikel 15 van de beleidsregeling niet van toepassing is op de mogelijkheid om af te wijken van de voorwaarde dat het project zich moet bevinden in een betaald parkeergebied. Ten slotte is er wel de mogelijkheid om op eigen terrein meer parkeerruimte te realiseren.



Nergens heeft de initiatiefnemer gemotiveerd waarom het realiseren van extra parkeerruimte op eigen terrein niet tot de mogelijkheden behoort.

In de toelichting bij artikel 11 van de beleidsregeling wordt aangegeven dat dit artikel van toepassing is op panden in betaald parkeergebied die voorheen geen woonfunctie hadden. De panden worden nu echter gebruikt voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen en derhalve voor een woonfunctie.

#### Reactie

De locatie van de ontwikkeling bevindt zich op 100 meter van betaald parkeergebied waardoor artikel 11 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' niet kan worden toegepast. Echter, een deel van de woningen is bestemd voor studenten waar het autobezit gemiddeld lager is dan andere bewoners. Daarnaast is er voldoende openbaar vervoer voorhanden in de nabije omgeving. Zo is er hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand, met een Intercity-, metro- en busstation. Verder zijn er meerdere bushaltes en buslijnen op loopafstand. Daarnaast is er een hele ruime fietsenstalling in het woongebouw.

Zoals ook in de ontwerp-omgevingsvergunning is aangegeven is hier sprake van een bijzonder gemeentelijk belang. Zowel in de Omgevingsvisie Rotterdam, Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030, Binnenstad als City Lounge en de Woonvisie Rotterdam wordt de ambitie uitgesproken de stad verder te verdichten door meer woningen aan de stad toe te voegen. Meer woningen draagt bij aan de opgave van een vernieuwde en gemengde woningvoorraad, onder meer gericht op het vasthouden en aantrekken van middeninkomens- en hoge inkomensgroepen en draagt bij aan een hoger draagvlak voor stedelijke voorzieningen en meer levendigheid in de stad, met de mogelijkheid om wooncarrière binnen de wijk te kunnen maken. Het onderhavige plan draagt bij aan het verwezenlijken van deze ambitie. Daarbij is de ontwikkeling gelegen in een gemengde stadswijk met dagelijkse voorzieningen en het openbaar vervoer nabij.

Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om het woningtekort voor studenten in Rotterdam aan te pakken. Die ambitie is neergelegd in het Uitvoeringsplan Studentenhuisvesting 2023-2026. Het doel is elk jaar minimaal 400 studentenwoningen te realiseren om te zorgen dat er voor iedere student een goede woonplek is.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **D.2. Parkeren studenten**

#### Samenvatting

Aangezien het CBS aangeeft dat ongeveer 7% van de studenten een auto bezit, is reclamant benieuwd waar de 23 hiervoor benodigde autoparkeerplaatsen voorzien zijn.

#### Reactie

In de ontwerp-omgevingsvergunning is getoetst aan de Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Deze toets staat los van de aantallen die het CBS aangeeft, maar is gebaseerd op door de gemeenteraad vastgesteld beleid dat geldt voor alle aanvragen omgevingsvergunningen van de gemeente Rotterdam. Los van hetgeen het CBS aangeeft, staat het iedere gemeente vrij om beleid vast te stellen omtrent het parkeren. De gemeenteraad van Rotterdam heeft gekozen voor beleid dat niet overeenkomt met de cijfers van het CBS, maar dat streeft naar meer gebruik van fiets, deelvervoer en openbaar vervoer en het terugdringen van autogebruik in de stad.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

### **D.3. Afstand metrostation**

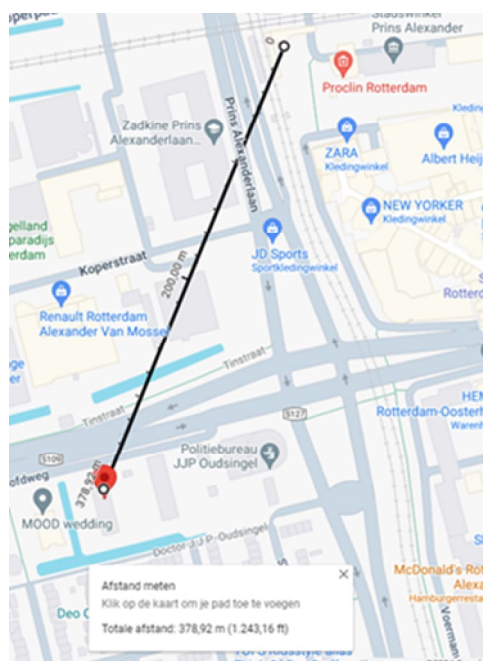
#### Samenvatting

Uit de stukken blijkt onvoldoende waar de afstand van 390 meter tot de ingang van station Rotterdam Alexander op is gebaseerd. Indien de afstand meer dan 400 meter is, mag namelijk

slechts een korting van 30% worden toegepast in plaats van 40%. In de Nota van Uitgangspunten wordt gesteld dat de parkeereis met 20% mag worden gereduceerd in verband met de ligging van de locatie in de nabijheid van een metrohalte (<400 meter). De gemeente Rotterdam lijkt dus van mening te zijn dat de ligging van metro oosterflank bepalend is, hetgeen resulteert in een korting van 20% in plaats van de nu toegepaste 40%.

### Reactie

In de tabel 'Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer' uit de Beleidsregeling Parkeernormen staat dat als uitgangspunt de hemelsbrede afstand tussen ontwikkeling en entree OV-halte. Getuige onderstaande afbeelding bedraagt de afstand van de locatie tot aan het metrostation Rotterdam Alexander minder dan 400 meter.



### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **D.4. Parkeren op eigen terrein**

### Samenvatting

Het is de vraag of met de realisatie van parkeerplaatsen bij de studentenhuisvesting wordt voldaan aan het criterium dat parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. De woontoren en de studentenhuisvesting zijn twee afgebakende objecten, waardoor geen sprake is van parkeerplaatsen in, op of onder de ontwikkeling. De objecten worden namelijk aangeduid als fase 1 en 2, hebben verschillende huisnummers en zijn kadastraal gescheiden.

### Reactie

De parkeerplaatsen voor de woontoren worden conform de Beleidsregeling Parkeernormen op eigen terrein opgelost. De definitie van 'eigen terrein' in de Beleidsregeling is immers: 'de grond ten behoeve van de parkeerbehoefte die is voorzien in, op of onder de ontwikkeling, dan wel op of onder het daarbij behorende terrein'. De locatie waar de parkeervoorziening voor de woontoren behoort tot het 'daarbij behorende terrein'. Er is geen sprake van afgebakende objecten; het onbebouwde deel van de locatie vormt één geheel. Daarbij komt dat de woontoren én de studentenhuisvesting behoren tot één en hetzelfde project dat onder één omgevingsvergunning valt.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **D.5. Ligging parkeergarage**

### Samenvatting

Het is niet wenselijk dat bewoners van de woontoren parkeren bij de studentenhuisvesting. Bewoners moeten dan via een gang lopen waar veel studenten wonen en dus studentenactiviteiten (meestal niet geschikt voor gezinnen en senioren) plaatsvinden om bij hun auto te komen. Vervolgens moeten mensen buiten langs via de Hoofdweg naar de woontoren. De indiener van de zienswijze geeft de gemeente daarom in overweging om inbandige parkeervoorzieningen in de woontoren te realiseren.

### Reactie

De bewoners van de woontoren hebben een eigen entree naar de parkeergarage en de kruising met studenten in het complex is dus gescheiden.

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.

## **D.6. Fietsparkeren**

### Samenvatting

CROW-Fietsberaad heeft een publicatie geschreven over fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen (Fietsberaadpublicatie 36). Hierin wordt aangegeven dat in de praktijk blijkt dat 1 stallingsplek per studentenkamer ruim onvoldoende is om aan de feitelijke vraag te voldoen. Het resultaat zal zijn dat fietsen door studenten op straat worden geparkeerd. Reclamant stelt het college voor om een organisatie als CROW-fietsberaad te laten adviseren over het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen en in afwachting daarvan de omgevingsvergunning niet te verlenen.

### Reactie

Voor de studenten is een hele ruime fietsenstalling voorzien en er is hoogwaardig OV op loopafstand (IC-station, metro en bus).

### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de ontwerp-omgevingsvergunning.