

Aan:
de gemeenteraad

Onderwerp:
Vaststelling gebiedsbestemmingsplan Struisenburg.

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. de zienswijzen met nummer 1.1, 2.1, 3.1 en 4.1 voor kennisgeving aan te nemen;
2. de zienswijze met nummer 5.1 en 5.2 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "Struisenburg", NL.IMRO.0599.BP1087struisenburg-on01 met bijbehorende ondergrond BGT_13056700, BGT_13156600, BGT_13156700, BGT_13256600, BGT_13256700 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

Op grond van artikel 14 van de Verordening inspraak, burgerinitiatief en referenda Rotterdam 2014 melden wij u dat het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan onderwerp van een referendum kan zijn.

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

Het grootste deel van het plangebied omvat het meer dan tien jaar oude bestemmingsplan 'Struisenburg'. Het in 2014 vastgestelde projectbestemmingsplan 'Admiraliteitskade 40-50-60' is in deze planprocedure meegenomen.

De Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten om bestemmingsplannen iedere tien jaar te actualiseren. Het doel van de actualisatie is het verankeren van de planologische en juridische kaders voor de ruimtelijke ordening in het plangebied.



Plangrenzen

Het plangebied Struisenburg ligt ruwweg tussen Oostplein, Oostzeedijk, Honingerdijk, Abram van Rijckevorselweg en het midden van de Nieuwe Maas tot aan de Boerengatsluis. De bebouwing aan Admiraliteitskade, Boerengat/Buizengat en Rhijnspoorwadi, met onder meer het voormalige zwemparadijs Tropicana en het getransformeerde kantoorgebouw aan de Admiraliteitskade, liggen in het plangebied.

Ontwikkelingen: verruimingen of beperkingen

Voor de manier van bestemmen is in grote lijnen aangesloten bij de vorige bestemmingsplannen. Wel worden nu andere begrippen gebruikt in verband met de landelijke standaardisering voor bestemmingsplannen. Het plan kent de volgende ontwikkelingen:

1) Beperken detailhandel, functionele mixzone

Rond de binnenstad liggen verschillende gebieden waar winkels een rol hebben in het stedelijke milieu. Het gaat om gebieden en stadsstraten zoals de Goudsesingel, Mariniersweg, Westblaak, Scheepvaartkwartier, Central District. Beleidsmatig worden deze gebieden gedefinieerd als functionele mixzones. Het zijn geen typische winkelgebieden waar de winkelfunctie de boventoon voert, maar waar winkels wel een plek hebben. Uitbreiding van het winkelbestand is in deze gebieden niet gewenst en als winkelpanden transformeren naar een andere functie behoort dat ook tot de opties. Heel nadrukkelijk is het in deze gebieden geen harde opgave om de zittende winkels te transformeren naar een andere functie.

Het plangebied kent aan de Oostzeedijk en het Oostplein een functionele mixzone en de panden behouden de huidige gebruiksmogelijkheden. Detailhandel is op de begane grond toegestaan. Van de gemengde bebouwing buiten de functionele mixzone is de niet gebruikte mogelijkheid voor detailhandel afgehaald.

2) Mogelijkheden Tropicana/BlueCity

Het bestemmingsplan biedt ruimte voor transformatie van het voormalig zwemparadijs Tropicana. De transformatie naar BlueCity zal in de visie van de nieuwe gebruikers leiden tot meer dan een bedrijfsverzamelgebouw.

In het voormalig zwemparadijs wordt gewerkt aan een ecosysteem rondom een kern van ondernemers, aangevuld met ruimte voor wonen, horeca, winkel, sport, ontspanning en programmering van lezingen, workshops en rondleidingen.

3) Uitbreidingsmogelijkheden horeca

Naast de uitbreidingsmogelijkheid van horeca in BlueCity biedt het horecagebiedsplan ruimte voor uitbreiding op een paar locaties. In het kader van het Programma Rivieroevers is er de wens om de rivieroevers beter te benutten en te verlevendigen, door het toevoegen van horeca op de locatie aan de Rhijnspoorwadi.



Ook de verlevendiging van de Admiraliteitskade, de kade als wandelboulevard en de verbinding met het Boerengat/Buizengat is een belangrijke ontwikkeling waar horeca gewenst is en zal bijdragen aan nog meer verlevendiging van dit gebied. De locatie Admiraliteitskade 94-96 is aangegeven als locatie voor een nieuwe horeca-inrichting.

4) Jachthaven De Rotterdamsche Admiraliteit

Sinds 2014 is in het Boerengat aan de Admiraliteitskade de Jachthaven De Rotterdamsche Admiraliteit gelegen. In het vorige bestemmingsplan was het gebruik als jachthaven niet geregeld. In het nieuwe bestemmingsplan is met een functieaanduiding aangegeven welk deel van het Boerengat als jachthaven gebruikt mag worden en welk deel vrij dient te blijven voor manoeuvreerruimte voor schepen. Tevens is aangegeven welke bouw- en gebruiksmogelijkheden hier bestaan. De jachthaven neemt circa twee hectare in beslag. De grootte van de jachthaven blijft ruim onder de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage.

Milieu, m.e.r.-beoordelingsplicht

Om na te gaan of voor het bestemmingsplan een milieueffectrapportage (m.e.r.) dient te worden opgesteld is een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen (grote) negatieve effecten op het milieu worden verwacht. Het opstellen van een milieueffectrapport (MER) is dan ook niet noodzakelijk.

Nieuwe geluidsgevoelige situaties

Voor de beoogde nieuwe geluidsgevoelige situaties dienen krachtens de Wet geluidhinder hogere grenswaarden te worden vastgesteld met het oog op het wegverkeer. Het ontwerpbesluit tot vaststellen van hogere waarden heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en doorloopt een eigen vaststellingsprocedure. Het besluit zal als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan worden opgenomen.

Participatie

In de periode van terinzagelegging is een informatieavond georganiseerd waarbij een ieder vragen kon stellen over het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan. Geïnteresseerden en belanghebbenden worden geïnformeerd via de gebruikelijke weg, de landelijke website en een huis-aan-huisblad.

Advies Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk

De rayondirecteur van het gebied heeft namens de gebiedscommissie een advies uitgebracht. De gebiedscommissie heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van het bestemmingsplan en tevens zijn bij hen twee zienswijzen ontvangen: de zienswijze van de Vereniging Scheepseigenaren Waterstad Rotterdam en de zienswijze van Stichting Tijdelijk Beheer Koningspoort. Deze twee zienswijzen zijn gericht op het behoud van voldoende manoeuvreerruimte in de havenkom, conform het ontwerpbestemmingsplan.

De gebiedscommissie is akkoord met het ontwerpbestemmingsplan en heeft verder geen op- of aanmerkingen. Tevens vertrouwt de gebiedscommissie erop dat met deze twee zienswijzen rekening zal worden gehouden.



Vervolgens verzoekt de gebiedscommissie geïnformeerd te worden over de voortgang van de verdere besluitvorming en ontvangt graag een terugkoppeling op het advies.

Reactie:

Wij danken de gebiedscommissie voor het advies. Wij stellen voor de in het advies genoemde zienswijzen (gericht op het behoud van voldoende manoeuvreerruimte in de havenkom, conform het ontwerpbestemmingsplan) voor kennisgeving aan te nemen. De gebiedscommissie wordt geïnformeerd over de voortgang en verdere besluitvorming conform de gebruikelijke procesafspraken.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 10 november 2017 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn vijf zienswijzen ingekomen. De zienswijzen hebben hoofdzakelijk betrekking op de hoeveelheid manoeuvreerruimte en een eventuele uitbreiding van de jachthaven in de havenkom. In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de havenkom van het Boerengat vrij dient te blijven van aanlegsteigers en dergelijke, zodat er voldoende ruimte is voor het manoeuvreren van schepen.

De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingediend, zodat reclamanten in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen.

Samenvatting van zienswijzen, gevolgd door ons voorstel.

1 Stichting Erfgoedhavens Rotterdam

Haringvliet 68, 3011TG Rotterdam

1.1 Onafhankelijk oordeel is nodig voor de kom van de haven

Reclamant heeft per 1-1-2014 het beheer van de gemeente overgedragen gekregen ten aanzien van de havens in het Maritiem District, waaronder het Boerengat en het Buizengat. Het initiatief voor de jachthaven dateert van ruim voor die tijd en over de jachthaven heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen gemeente en gebiedscommissie. De ontwikkeling van de jachthaven past zowel binnen de visie/ontwikkelingsplannen van Erfgoedhavens Rotterdam als die van de gemeente Rotterdam.

Het was de uitdrukkelijke wens van de ondernemer om het gehele Boerengat te willen huren, op basis daarvan ook de gesprekken zijn gevoerd met de gemeente.

Op basis van bovenstaande heeft Erfgoedhavens Rotterdam in nauwe samenspraak met de gemeente een overeenkomst afgesloten met de Jachthaven de Admiraliteit voor het gehele Boerengat voor de realisatie van een Jachthaven met dien verstande dat:

- De Jachthaven in fases zou worden gerealiseerd;
- De Jachthaven de Admiraliteit zorg dient te dragen voor alle vereiste vergunningen;
- Er een oplossing zou moeten worden gevonden voor de twee watertaxisteigers.



Erfgoedhavens Rotterdam heeft altijd aangegeven een voorkeur te hebben voor een enkele ontsluiting van de jachthaven vanaf de Admiraliteitskade en een uitbreiding tot aan de Admiraliteitsbrug.

Andere partijen binnen het gebied van het Maritiem District, waaronder de eigenaren van het varend erfgoed hebben vragen gesteld over de toekomstige toegankelijkheid van het gebied en de bereikbaarheid van de Scheepshelling Koningspoort (geschikt voor schepen met een maximale lengte van 40 meter).

Gezien het feit dat Stichting Erfgoedhavens zo veel mogelijk rekening dient te houden met alle belangen die in het gebied spelen is zij er een voorstander van dat een onafhankelijke partij de situatie in het Boerengat beoordeelt en advies uit geeft.

Reclamant adviseert dat het Havenbedrijf zo'n onafhankelijke partij kan zijn.

Reactie:

Het Havenbedrijf Rotterdam NV geeft in deze kwestie aan dat het Boerengat en aanpalende havens niet bij hen in beheer zijn. Het gebruik en de inrichting van de havens is dan ook een zaak van de eigenaar en de gebruikers van die havens. De Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam NV neemt in deze dan ook geen standpunt in.

Wel adviseert het Havenbedrijf om bij de inrichting van de havens de Richtlijnen Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat aan te houden. Met betrekking tot een draaicirkel stelt deze richtlijn onder meer een zwaairom aan te houden, uitgevoerd als een cirkel met een diameter van 1,2 maal de lengte van het maatgevende schip.

Daarnaast adviseert het Havenbedrijf om de ruimtereservering voor de zwaairom in het bestemmingsplan op te nemen. Deze ruimtereservering toont zo welke kades niet meer als ligplaats uitgegeven kunnen worden, waarmee discussie wordt voorkomen.

Voorstel:

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

2 VSWR, Vereniging Scheepseigenaren Waterstad Rotterdam p/a Scheepmakerskade 2K, 3011 VX Rotterdam

2.1 Binnenhavens bereikbaar houden voor schepen tot ruim 50 meter

In het huidige ontwerpbestemmingsplan is met de bestemming Water – 1 voor de havenkom tussen de Boerengatbrug en de Oostbrug voldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid van de havens aan het Haringvliet, de Oude Haven en de Wijnhaven. Reclamant sluit echter niet uit dat de huurder van de jachthaven zal vragen om ook de havenkom te bestemmen als jachthaven. Tegen die wijziging wil reclamant op voorhand een zienswijze indienen en geeft daarvoor een aantal argumenten:

- Er is een draaicirkel voor schepen tot een lengte van 50 meter.
- Het is op deze plek lastig om schepen zonder boegschroef gaande te houden.
- De scheepshelling Koningspoort dient bereikbaar te zijn voor schepen tot zo'n 55 m.
- Er is kans op schade door manoeuvrerende schepen bij uitbreiding jachthaven.



- In het naastgelegen Waterstad is de mogelijkheid om te draaien met de uitbreiding van de Red Apple Marina verdwenen.

Reactie:

Het staat vast dat de bereikbaarheid van de binnenhavens belangrijk is en bepaald wordt door de ruimte nabij de Boerengatbrug met de ontsluiting richting Nieuwe Maas. Het Ligplaatsenplan stelt dat de aangesloten binnenhavens minder geschikt zijn voor schepen groter dan 40 meter, maar het plan stelt ook dat er rekening moet worden gehouden met voldoende manoeuvreer- en passeerruimte in de kom voor grotere schepen, ook met veel wind. Daarnaast is het nodig goede wachtplekken te reserveren in verband met het wachten van schepen voor een brugopening.

Alle bruggen in de binnenhavens zijn afgestemd op schepen van 55 x 6,6 meter, ook wel Kempenaarmaat genoemd. De havenkom biedt in de bestaande situatie én in het ontwerpbestemmingsplan voldoende ruimte voor een draaicirkel van circa 66 meter (55 meter x 1,2) nabij de Boerengatbrug.

Voorstel:

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

3 Stichting Tijdelijk Beheer Koningspoort Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam

3.1 Uitbreiding jachthaven richting Boerengatbrug bedreigt scheepswerf

Reclamant sluit niet uit dat de huurder van de jachthaven zal vragen om uitbreiding van de jachthaven. Tegen die uitbreiding maakt reclamant bij voorbaat bezwaar en verzoekt dat het huidige vrije vaarwater in het geheel vrij gehouden wordt voor de scheepvaart.

Ruimte voor scheepsbewegingen in het Boerengat is essentieel voor de bereikbaarheid van de scheepswerf (Koningspoort) aan de Oude Haven. Historische schepen uit de regio komen naar de Koningspoort voor hun hellingbeurt en de van overheidswege vereiste periodieke inspectie. Deze schepen hebben ruimte nodig bij het invaren van de haven, wachten op de brug en rondgaan bij aankomst of vertrek. Voor schepen met een staande mast is dit de enige route; zij kunnen de Koningspoort niet bereiken via de Leuehaven, vanwege de vaste brug in dit traject (André van der Louwbrug). De manoeuvreerruimte voor schepen in het Boerengat is momenteel al minimaal, iedere vorm van uitbreiding van de jachthaven brengt de bereikbaarheid en daarmee het voortbestaan van scheepswerf Koningspoort in gevaar.

Reactie:

Het staat vast dat de bereikbaarheid van de binnenhavens belangrijk is en bepaald wordt door de ruimte nabij de Boerengatbrug met de ontsluiting richting Nieuwe Maas. De gemeente hanteert voor de typering en inrichting van de verschillende havens het Ligplaatsenplan. Voor de specifieke inrichting van de havens gelden de Richtlijnen Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld als het gaat om aan te houden draaicirkels in havenkommen.



De havenkom biedt in de bestaande situatie én in het ontwerpbestemmingsplan nabij de Boerengatbrug voldoende ruimte voor de bereikbaarheid van scheepswerf Koningspoort.

Voorstel:

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

4 Hoogstad Scheepstimmerwerk, Lehmann Scheepsrestauratie
Koningsdam 1, 3011 TN Rotterdam

4.1 Hele kom van Boerengathaven vrijhouden als vaarwater met zwaaiikom

Om de bereikbaarheid van de stadshavens en daarmee de bereikbaarheid van de scheepsrestauratiebedrijven in de Wijnhavenkop van reclamant te waarborgen, is het vrijhouden van het vaarwater in het Boerengat ('Water - 1') essentieel. Daarom verzoekt reclamant om in het bestemmingsplan op te nemen dat het vaarwater tussen de Boerengatbrug en Oostbrug vrij blijft voor scheepsmanoeuvres, met inbegrip van een 'zwaaiikom' van 66 meter. Reclamant geeft hiervoor de volgende argumenten:

1. Varend erfgoed. Varen is essentieel, al was het maar omdat schepen periodiek naar de werf moeten.
2. Vaarwater in de kneel. Historische schepen zijn lastig manoeuvreerbaar en hebben ruimte nodig, bijvoorbeeld om te keren of bij het wachten voor een brug. Dat gaat slecht samen met kwetsbare boten en jachten.
3. Een zwaaiikom van 66 meter is essentieel. Schepen moeten manoeuvreerruimte hebben en ook kunnen keren. Zo'n plek heet een 'zwaaiikom.' Voor de grotere schepen zijn er in het hele gebied maar twee zwaaikommen: één in het Boerengat en één in de Leuvehaven. Middenin zit een vaste brug, de André van der Louwbrug. Hoge schepen en schepen met een staande mast kunnen deze brug niet passeren. Daarmee hangt de bereikbaarheid van Haringvliet, Oude Haven en Wijnhavenkop af van de zwaaiikom in het Boerengat. Genoemde havens zijn bestemd voor historische schepen tot 55 meter. Deze schepen hebben een draaicirkel van minimaal 66 meter (1,2 maal de scheepslengte volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat).
4. Bedrijven bereikbaar houden. De bedrijven van reclamant hebben unieke expertise en voor voorzieningen zoals de scheepswerf komen klanten uit heel Nederland naar Rotterdam voor de restauratie van hun schip. De werkplaatsen van reclamant zijn gevestigd op schepen in de Wijnhavenkop, een locatie specifiek benoemd in het bestemmingsplan Waterstad als plek voor kleinschalige scheepsreparatie.

Reactie:

Het staat vast dat de bereikbaarheid van de binnenhavens belangrijk is en bepaald wordt door de ruimte nabij de Boerengatbrug met de ontsluiting richting Nieuwe Maas. Het Ligplaatsenplan stelt dat de aangesloten binnenhavens minder geschikt zijn voor schepen groter dan 40 meter, maar het plan stelt ook dat er rekening moet worden



gehouden met voldoende manoeuvreer- en passeerruimte in de kom voor grotere schepen, ook met veel wind. Daarnaast is het nodig goede wachtplekken te reserveren in verband met het wachten van schepen voor een brugopening.

Alle bruggen in de binnenhavens zijn afgestemd op schepen van 55 x 6,6 meter, ook wel Kempenaarmaat genoemd. Voor de specifieke inrichting van de havens gelden de Richtlijnen Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld als het gaat om aan te houden draaicirkels in havenkommen.

De havenkom biedt in de bestaande situatie en in het ontwerpbestemmingsplan voldoende ruimte voor een draaicirkel van circa 66 meter (55 meter x 1,2) nabij de Boerengatbrug.

Voorstel:

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

5 Jachthaven de Rotterdamsche Admiraliteit

Admiraliteitskade 86, 3063 EG Rotterdam

5.1 Functieaanduiding jachthaven ook voor de kom van de haven gebruiken

Reclamant geeft aan dat het belangrijk is om de kom van de haven na de Boerengatbrug ook als jachthaven te kunnen gebruiken. Door de ligging nabij de Maasboulevard heeft de kom een heel belangrijke eerste aanzichtfunctie voor de jachthaven.

Reclamant heeft in 2014 een huurovereenkomst gesloten met Stichting Erfgoedhavens Rotterdam voor in beginsel de hele Boerengathaven en betaalt sindsdien huur.

Met de huurovereenkomst is ook een tekening van de Boerengathaven gemaakt en de invulling daarvan met steigers en ligplaatsen. In de tekening is duidelijk te zien dat er in de kom naast de overeengekomen doorvaartbreedte een zogenaamde zwaairom is opgenomen en moet worden gegarandeerd voor schepen van 40 meter.

Reclamant is contractueel en door de eigen liggers gebonden aan het garanderen van de overeengekomen doorvaartbreedte en zwaairom. Er liggen grote schepen in de jachthaven voor welke deze doorvaartbreedte van groot belang is.

Met het in acht nemen van bovenstaande vindt reclamant het terecht dat ook "de kom" de functieaanduiding jachthaven dient te krijgen.

Reactie:

Reclamant heeft een huurovereenkomst gesloten met de Stichting Erfgoedhavens, waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met alle belangen die in het gebied spelen. De huurovereenkomst heeft ook betrekking op de kom van de haven, waarmee het passend kan zijn om de functieaanduiding jachthaven ook toe te passen voor de kom, voor zover de overige belangen daarmee niet in de knel komen.

Ter bescherming van de overige belangen, zoals de bereikbaarheid van de binnenhavens en het opnemen van een draaicirkel volgens de richtlijnen van RWS resteert slechts een weinig geschikte uitbreidingsmogelijkheid. Dit houdt verband met de lengte van het maatgevende schip. De maatgevende lengte bedraagt 55 meter en is de lengte waarop deze binnenhavens en bruggen zijn gedimensioneerd.



Mocht een bodemingreep gepland staan die wel de oppervlaktemarge overschrijdt, dan wordt het plan eerst nader getoetst door de afdeling Archeologie (BOOR) van de gemeente. In veel gevallen blijkt dat geen nader veldonderzoek nodig is en volstaat de brief met de uitkomst van de plantoets. (Deze brief geldt dan als deskundigenrapport.)

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Ambtshalve voorgestelde aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan

A1 Mogelijkheid om af te wijken bij gelijkwaardige oplossing

In het belang van de externe veiligheid is het nodig dat gevels, daken en/of glasoppervlakken die gericht zijn naar de Nieuwe Maas, binnen 25 meter afstand van de oever van de Nieuwe Maas, bestand zijn tegen een bepaalde warmtestraling om ervoor te zorgen dat er voldoende tijd is om het gebouw veilig te verlaten. In artikel 12.2.2 zijn hiervoor specifieke bebouwingsnormen opgenomen. In het ontwerp was verzuimd een mogelijkheid op te nemen om af te kunnen wijken met maatregelen die een gelijkwaardige situatie oplevert. Wij stellen u voor de Bouwregels van artikel 12 uit te breiden met een regel voor afwijken van de bouwregels. Na lid 12.2 het volgende lid in te voegen en opvolgende leden te herschikken:

12.x Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 12.2.2 lid c indien maatregelen worden getroffen, welke - gehoord de externe veiligheidsdeskundige - daarmee naar aard en invloed op de externe veiligheidssituatie gelijk te stellen zijn.

Tevens stellen wij voor in artikel 1 het volgende begrip in te voegen en opvolgende leden te herschikken:

1.y Externe veiligheidsdeskundige

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond of de daarvoor in de plaats tredende instantie.

A2 Tekstuele aanpassing naar aanleiding van mer-beoordelingsbesluit

In paragraaf 4.2.4 van de toelichting is opgenomen dat de grootte van de jachthaven ruim onder de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage ligt. Dat is correct, maar in paragraaf 6.2.1 van de toelichting was abusievelijk nog opgenomen dat in het bestemmingsplan geen ontwikkelingen zijn opgenomen die voorkomen op de C/D-lijst van het Besluit m.e.r. Wij stellen u voor de tekst van paragraaf 6.2.1 compleet te vervangen door onderstaande tekst:

6.2.1 Plangebied

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn beschreven in paragraaf 4.2; het gaat om een functionele mixzone, Tropicana/BlueCity, horeca (uitbreiding) en het gebruik van jachthaven De Rotterdamsche Admiraliteit. Om te bepalen of het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, is het programma getoetst aan de Nederlandse en Europese wetgeving. Het gebruik van een jachthaven



moet worden gezien als een ontwikkeling zoals omschreven in het Besluit m.e.r. kolom 1, opgenomen in het onderdeel D 10: De aanleg, wijziging of uitbreiding van [...] jachthavens. Verder zijn in het bestemmingsplan geen ontwikkelingen opgenomen die voorkomen op de zogenaamde C/D-lijst van het Besluit m.e.r.

Voor de jachthaven dient een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen te worden. Als uitgangspunt geldt dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld indien het bevoegd gezag (in dit verband het college) van oordeel is dat dit noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt gebaseerd op een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient rekening gehouden te worden met de 3 criteria die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten:

- Kenmerken van het project: De particuliere jachthaven biedt ruimte voor passanten en vaste ligplaatsen en neemt circa twee hectare in beslag. De grootte van de jachthaven blijft ruim onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. (10 hectare).
- Plaats van het project: Er is geen sprake van een nadelig effect op gevoelige gebieden, omdat de jachthaven niet nabij een gevoelig gebied, zoals de ecologische hoofdstructuur of een Natura 2000 gebied, ligt.
- Kenmerken van het potentiële effect: Verkeerstoename en geluidhinder zijn mogelijke nadelige effecten van een jachthaven. Het geringe aantal extra verkeersbewegingen valt weg tegen de hoeveelheid in de stedelijke omgeving. De afgelopen drie jaar zijn er geen klachten over lawaai als gevolg van de jachthaven (verkeer, getik masten, stemgeluid) gemeld. Het gaat om een kleinschalige jachthaven in een levendig stedelijk woonmilieu. In het Gebiedsplan Kralingen-Crooswijk 2016-2018 is de ambitie opgenomen dat Struisenburg een levendig gebied wordt met wonen, recreatieve voorzieningen én horeca aan het water. Vanuit dit perspectief worden de nadelige milieueffecten van de jachthaven als acceptabel beschouwd.

Gezien de bovenstaande m.e.r.-beoordeling heeft het college besloten dat voor dit bestemmingsplan geen MER wordt gemaakt.

A3 Exacte intekening dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”

Op de verbeelding is de kern- en beschermingszone van de waterkering aan de Maasboulevard/Oostmaaslaan en aan de Oostzeedijk/Honingerdijk niet correct weergegeven. Op basis van de (nieuwe) Keur van het Hoogheemraadschap wordt een smallere kern- en beschermingszone aangehouden dan in het ontwerp- en vorige bestemmingsplan van toepassing was. Wij stellen u voor de smallere kern- en beschermingszone van de regionale en primaire waterkering op te nemen met de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” en de verbeelding hierop aan te passen.





Figuur met beschermingszone en waterstaatswerk

A4 Nieuw parkeerbeleid en nieuwe bijlage parkeertabellen

Met de vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid eerder dit jaar is een herijking van het beleid met betrekking tot de parkeernormering voor zowel de auto als de fiets ingevoerd. Dit parkeernormenbeleid is daarmee in de plaats gekomen van het in het ontwerp voorgestelde beleid. Wij stellen u voor het ontwerpbestemmingsplan aan te passen als volgt:

De toelichting paragraaf 4.3.5 Parkeerregeling geheel te vervangen door:

4.3.5 Parkeerregeling

Met de vaststelling van de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" is nieuw parkeernormenbeleid voor zowel de auto als de fiets ingevoerd. Het nieuwe parkeernormenbeleid heeft als doel om bij bouwontwikkelingen of transformaties voldoende parkeergelegenheid te garanderen voor auto's en fietsen in verband met de beoogde functies, zoals benoemd in de aanvraag omgevingsvergunning. De nieuwe regeling wijkt ten opzichte van het parkeernormenbeleid uit 2012 (Bouwverordening 2010) af op de volgende aspecten:

- heldere en duidelijke beleidsregeling met achtergronden en toelichting op de beleidsregels;
- toevoegen van fietsparkeernormen;
- herijking van autonormen met vooraf opgestelde vrijstellingsmogelijkheden; door toepassing ontstaat er een bandbreedte in de parkeereis;
- gebruik van één gebiedsindeling voor woon- en niet-woonfuncties, met drie herkenbare zones.



In de algemene regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. Aangegeven is dat een omgevingsvergunning voor het bouwen alleen wordt verleend als er op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Voor het laden en lossen van goederen kunnen aanvullende eisen worden gesteld. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond dat voldaan wordt aan de normen uit de beleidsregeling.

Onder voorwaarden is het mogelijk om geheel of gedeeltelijk af te wijken van de parkeereis, bijvoorbeeld bij maatwerk aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project. Ook kan het zijn dat het op de locatie feitelijk onmogelijk is om in alle redelijkheid aan de parkeereis te voldoen. Tevens kan er worden afgeweken van de eis tot het parkeren op eigen terrein als er structureel en in de buurt, alternatieve parkeervoorzieningen zijn of als het gaat om kleine projecten.

De regels van art. 33.11 geheel te vervangen door:

33.11 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

33.11.1 Voorwaardelijke verplichting

Een omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals toegestaan op grond van de planregels, wordt slechts verleend indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, alsmede voor het laden en lossen van goederen, volgens de normering zoals deze is opgenomen in Bijlage 1, "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" vastgesteld op 1 februari 2018 (of zoals deze beleidsregeling nadien is gewijzigd).

33.11.2 Afwijken

De omgevingsvergunning wordt eveneens verleend indien met toepassing van de in lid 30.11.1 bedoelde beleidsregeling geheel of gedeeltelijk wordt afgeweken van de eis te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Bijlage 1 bij de regels, met daarin de tabellen met parkeernormen, te vervangen door een nieuwe Bijlage 1 met de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018".

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Het bestemmingsplan legt overwegend de huidige planologische mogelijkheden vast. Daarmee biedt het bestemmingsplan ruimte voor de reeds bestaande bouwmogelijkheden en veranderingen van gebruik. Het betreft vooral flexibiliteit voor gebruiksmogelijkheden en geen bouwplannen of ontwikkelingen die op financiële haalbaarheid getoetst kunnen worden. Aangenomen kan worden dat er als gevolg van deze verruiming geen sprake zal zijn van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Voor deze gebruiksverruiming is dan ook geen sprake van een wettelijke verplichting tot kostenverhaal. Het bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.



Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



C.M. Sjerps

De burgemeester,



A. Aboutaleb

Bijlagen:

Dit raadsvoorstel bevat de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: ontwerpbestemmingsplan "Struisenburg";
- Bijlage 2: verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan;
- Bijlage 3: ingekomen zienswijzen;
- Bijlage 4: namenlijst geanonimiseerde reclamanten/natuurlijke personen;
- Bijlage 5: advies gebiedscommissie gebied d.d. 10 januari 2018.



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 april 2018
(raadsvoorstel nr. "Dit vult griffie later in");

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

besluit:

1. de zienswijzen met nummer 1.1, 2.1, 3.1 en 4.1 voor kennisgeving aan te nemen;
2. de zienswijzen met nummer 5.1 en 5.2 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "Struisenburg", NL.IMRO.0599.BP1087struisenburg-on01 met bijbehorende ondergrond BGT_13056700, BGT_13156600, BGT_13156700, BGT_13256600, BGT_13256700 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

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

De griffier,

De voorzitter,



Gebiedsbestemmingsplan Struisenburg

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 april 2018;
raadsstuk 18bb2538;

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

besluit:

1. de zienswijzen met nummer 1.1, 2.1, 3.1 en 4.1 voor kennisgeving aan te nemen;
2. de zienswijzen met nummer 5.1 en 5.2 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "Struisenburg", NL.IMRO.0599.BP1087struisenburg-on01 met bijbehorende ondergrond BGT_13056700, BGT_13156600, BGT_13156700, BGT_13256600, BGT_13256700 in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 24 mei 2018.

De griffier,

De voorzitter,