Gemeente Rotterdam

Onderwerp:
Wob-besluit

Postadres:
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Internet: rotterdam.nl

E-mail:[redacted]@rotterdam.nl

Ons kenmerk: 455807-2021 & 455730-2021

Datum: 23 juli 2021

UITSLUITEND PER EMAIL
[redacted]

[redacted]

Geachte [redacted]

Verzoek
Op 21 juli 2021 ontvingen wij van u de volgende verzoeken om informatie:

Korte omschrijving: Vragen presentatie Schiehaven-Noord 22 juni (zaaknummer 455807-2021)
Korte omschrijving: Vragen presentatie Schiehaven-Noord 22 juni (zaaknummer 455730-2021)

Uw verzoeken worden aangemerkt als verzoek in de zin van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). In dit besluit wordt antwoord gegeven op bovengenoemde verzoeken en/of zaaknummers.

Inventarisatie en beoordeling
Op basis van uw verzoek (en eventueel nadere precisering) hebben wij geïnventariseerd of, en zo ja welke, documenten beschikbaar zijn binnen de reikwijdte van uw verzoek. Tijdens het zoeken naar documenten zijn de navolgende acties verricht:

- Overleg met de betrokken afdeling;
- Onderzoek databanken van de afdeling;
- Onderzoek P/K-schijf van de afdeling;
- Onderzoek bestuurlijk informatiesysteem.

Wij hebben één document gevonden dat binnen de reikwijdte van uw verzoeken (zaaknummer 455807-2021 & 455730-2021) valt.

Toelichting document:
Naar aanleiding van de vragen tijdens de informatiebijeenkomst op 22 juni 2021 hebben wij een overzicht gemaakt van de gestelde vragen, met daarbij onze antwoorden erop. Het overzicht is een ‘work in progress’. We kunnen op dit moment nog niet alle vragen beantwoorden. Een aantal zaken wordt nog uitgezocht. In de loop van de tijd zullen er ook weer nieuwe vragen (en antwoorden) bijkomen.

U treft dit overzicht *[Vragen en antwoorden over de gebiedsontwikkeling Schiehaven-Noord versie 19/7/21]* als bijlage bij dit besluit aan.

Dit document wordt openbaar gemaakt.

BESLUIT

Met inachtneming van het voorgaande

I. tot (gedeeltelijke) openbaarmaking van 1 document, door schriftelijke overlegging bij dit besluit.

Overige informatie
Voor overige, reeds openbare informatie, verwijzen wij u naar openbare bronnen zoals www.rotterdam.nl waar openbare documenten integraal en eenvoudig opvraagbaar zijn.

Wij gaan ervan uit u hiermee afdoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders,
namens deze
B/A

[redacted]

[redacted]
Hoofd Project Management Bureau
Cluster Stadsontwikkeling

Bijlage:
- document (vragen en antwoorden over de gebiedsontwikkeling Schiehaven-Noord versie 19/7/21)

Niet eens met deze beslissing?

Dan kunt u, of een andere belanghebbende, een bezwaarschrift indienen. Dit moet binnen zes weken na de bekendmaking van het besluit. U stuurt het bezwaarschrift naar:

Het college van burgemeester en wethouders
t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie
Postbus 1011, 3000 BA te ROTTERDAM
Faxnummer Algemene Bezwaarschriftencommissie: (010) 267 63 00.

In het bezwaarschrift moet in ieder geval staan:

- **uw naam, adres en handtekening;**
- **uw telefoonnummer zodat contact met u opgenomen kan worden om samen met u te bespreken wat de beste aanpak van uw bezwaarschrift is;**
- **de datum waarop u bezwaar maakt;**
- **een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt;**
- **de reden(en) van uw bezwaar.**

U wordt verzocht tevens een kopie van dit besluit mee te zenden.

U kunt uw bezwaarschrift via internet ook digitaal indienen.
Zie: http://www.rotterdam.nl/product:bezwaar_indienen
Hiervoor is een DigiD of een E-herkenning voor bedrijven nodig.
U kunt het bezwaarschrift niet op een andere digitale wijze, bijvoorbeeld per e-mail, indienen.

U kunt, indien u een bezwaarschrift bij het college heeft ingediend, een verzoek om voorlopige voorziening (o.a. schorsing) indienen bij:
Rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM te ROTTERDAM.
Voor een dergelijk verzoek is griffierecht verschuldigd.
Verdere informatie kunt u vinden op de website van de rechtbank Rotterdam: www.rechtspraak/nl/Gerechten/Rotterdam.

Vragen en antwoorden over de gebiedsontwikkeling Schiehaven-Noord versie 19/7/21

Tijdens de informatiebijeenkomst op 22 juni 2021 is er een overweldigend aantal vragen gesteld. We hebben een overzicht gemaakt van veel gestelde vragen, met daarbij onze antwoorden erop. Het overzicht is een ‘work in progress’. We kunnen op dit moment nog niet alle vragen beantwoorden. Een aantal zaken wordt nog uitgezocht. In de loop van de tijd zullen er ook weer nieuwe vragen (en antwoorden) bijkomen.

Inhoud

1.1 Het bestemmingsplan 2
1.2 Stedenbouwkundig plan 3
1.3 Planning 6
2. Juridisch 7
3. Veiligheid 7
4. Financieel 8
5.1 Verkeer 9
5.2 Openbaar vervoer 11
5.3 Auto's en autowegen 11
5.4 Parkeren 13
6.1 Bouw 14
6.2 Hoogte van de bouw 15
6.3 Woningbouw 17
6.4 Bouw sociale huurwoningen 19
6.5 Daken nieuwe bebouwing 19
6.6 Bouw kade 20
6.7 Demping 21
7.1 Sportvelden 22
7.2 Zwembad 23
7.3 Overige voorzieningen 24
8. Participatie 24
9.1 Overlast 26
9.2 Geluidsoverlast 28
9.3 Vervuiling 29
10.1 Omgeving 29
11.1 Buitenruimte 31

1.1 Het bestemmingsplan

- Is het zeker dat het bestemmingsplan wordt doorgezet?
- Bevat het huidige bestemmingsplan verkeer, evenementen en sportvelden voor het gebied waar er gebouwd gaat worden?
- Op welke punten wordt het bestemmingsplan gewijzigd? Met name:
    - Wonen: kunnen de bouwcontouren en de hoogtes van de woningen worden getoond?
    - Water Schiehaven: is er een wijziging op de huidige omvang van het water?
- In het bestemmingsplan staat dat alleen tijdelijke invullingen van de haven zijn toegestaan. Daar wordt nu geen rekening mee gehouden. Hoe ziet u dat?
- Wanneer wordt de aanvraag voor de wijziging van het bestemmingsplan ingediend?
- Er wordt aangegeven dat er een bestemmingsplan wordt opgesteld, ik neem aan dat dit een postzegelbestemmingsplan is? Of zal dit een omgevingsplan zijn i.v.m. de naderende omgevingswet?
- Planschade kan pas worden aangevraagd op het moment dat een bestemmingsplan is vastgesteld, dit duurt nog een tijd. Als je nu je huis verkoopt heb je daar op dit moment al nadeel van, maar kan je geen beroep doen op planschade. Hoe ziet de gemeente dit voor zich?

De presentaties die getoond zijn op 22 juni tonen de huidige ideeën en stand van zaken voor het stedenbouwkundige plan voor het gebied Schiehaven-Noord. Dit schema zal na de zomer verder worden uitgewerkt tot een definitief stedenbouwkundig plan. Voor een weergave van de inhoud van het ruimtelijke plan wordt hier verwezen naar de presentaties van 22 juni. Als u op 22 juni niet aanwezig bent geweest, kunt u de presentaties terugkijken via de link op de website www.rotterdam.nl/schiehavennoord. Omdat in het stedenbouwkundige plan het beoogde gebruik en de beoogde bestemming van de gronden afwijkt van de bestemmingen in het huidige bestemmingsplan (water, verkeer, sport en speelterrein, bedrijf 1, bedrijf 2, kantoor, gemengde functies en horeca) moet een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt. Dit gebeurt op basis van het definitieve stedenbouwkundig plan. Dit bestemmingsplan gaat in op bouwcontouren, bouwhoogtes en bestemmingen in het gebied, zoals wonen, bedrijvigheid en recreatie.
Het ontwerp-bestemmingsplan met de nieuwe bestemmingen van de gronden en de daarbij behorende juridische regels zal door het college van burgemeester en wethouders ter inzage worden gelegd. In de periode van ter inzagelegging kan iedereen zijn mening ('zienswijze') over het bestemmingsplan geven. Naar de huidige inschatting zal dat in het eerste kwartaal van 2022 gaan gebeuren. Omdat dan de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is op deze bestemmingsplanprocedure de huidige wet Ruimtelijke Ordening van toepassing.
Na de terinzagelegging zal de gemeenteraad binnen 12 weken het bestemmingsplan moeten vaststellen. Tegen dit besluit kan binnen 6 weken beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op dat moment zijn de plannen voor invulling van Schiehaven Noord definitief. Tot die tijd zijn aanpassingen van en wijzigingen op het plan nog mogelijk. Na het onherroepelijk worden van het

bestemmingsplan moet er voor een afwijking opnieuw een planologische procedure worden gevoerd. Die procedure zal dan naar alle waarschijnlijkheid onder werking van de nieuwe Omgevingswet moeten plaatsvinden).
Een alternatieve procedure zou zijn om op basis van een aanvraag omgevingsvergunning (bij een concreet bouwplan) direct de wijziging van het bestemmingsplan te regelen (aanvraag omgevingsvergunning in strijd met bestemmingsplan geldt gelijktijdig als verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan). Naar huidig inzicht zal er voor de ontwikkeling van Schiehaven Noord een integraal gebiedsbestemmingsplan worden opgesteld, in welk geval deze procedure niet gevolgd hoeft te worden.

Tot de vaststelling van het bestemmingsplan is er geen juridische grondslag voor planschade of nadeelcompensatie. Na vaststelling van het bestemmingsplan kan planschade worden geclaimd op basis van de geldende regelgeving.
Tot die tijd blijven eventuele waardedalingen van de woningen op grond van het maatschappelijk risico voor de woningeigenaar.

1.2 Stedenbouwkundig plan

Hoeveel bruto oppervlak omvatten de plannen?

- Als er een versie van het plan wordt gemaakt waarbij de kade op de huidige plek blijft en de sportvelden niet worden gedraaid, hoe ziet het plan er dan uit?
- In het verleden zijn tekeningen/ modellen door 3dok gemaakt voor dit gebied. Die weken af van de nu geschetste bebouwing. Zijn de oude tekeningen definitief achterhaald?
- Hoeveel uitzicht op het water wordt er verloren voor de huidige bewoners?
- Is het een optie om de meest zuidoostelijke hoek (het dichtst bij de Schiecentrale) te reduceren tot slechts een paar verdiepingen en dan in noordelijke en westelijke richting dit geleidelijk op te laten lopen? Kan het aantal appartementen wat hierdoor verloren gaat niet elders gecompenseerd worden?
- Past het idee van een jachthaven of recreatieve vaart ook in het plan?
- Wat is de reden dat, ondanks alle negatieve terugkoppeling in klankbordgroepen (ook al tijdens verkenning van herontwikkeling van het Croon gebied) er toch een plan is uitgewerkt waarin de Schiehaven (gedeeltelijk) wordt gedempt?
    - Korte termijn bouw quota halen versus lange termijn behoud van waardevolle plekken in de stad is de vraag. De bewoners en gebruikers van het gebied hebben duidelijk hun voorkeur.
- Wat zijn de plannen met de waterzuivering installatie aan de Schiehavenkade (die groene kast waar bijna permanent een busje van de gemeente naast staat voor onderhoud)?
- Er zijn nog zoveel kale plekken in de stad. Of neem het gebiedje rond Verhip en het Maaspodium. Waarom zijn daar geen plannen voor gemaakt en wil men een deel van de Schiehaven dempen, een historische plek die aan het begin van de Participatie zo duidelijk geschilderd is? De stoere echt Rotterdamse ruimte gaat verloren.
- Gaat het hele plan de kast in als de havenkade niet gedeeltelijk mag worden gedempt?

- Wat is de relatie van deze plannen met de plannen voor Oud-Delfshaven?
- Kunnen we als onderdeel van de plannen rondom Schiehaven noord ook ons Lloyd kwartier groener en met meer plintvoorzieningen vormgeven?
- Wat is er met de plannen gebeurd die ERA-Contour samen met betrokkenen en de gemeente heeft gemaakt?
- Welke goede aspecten van de ontwikkeling Little C kunt u hier overnemen?
- Hoe ziet het plan eruit als de kade op de huidige plek wordt vernieuwd? Dat betekent minder woningen, maar wel dezelfde groenmogelijkheden. Klopt dit?
- In 2017 is er in een haalbaarheidsstudie onderzocht of Schiehaven-Noord kan worden herontwikkeld naar een woongebied. Er is toen ook een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden / betrokkenen bij Schiehaven-Noord. Het geheel of deels dempen van de haven werd door vrijwel niemand omarmd: 'de maritieme sfeer moet behouden blijven. met een onderscheidend karakter ten opzichte van de andere naoorloogse wijken aan het water.' Dit karakter bepaalt de leefomgeving, zo is te lezen in het verslag.
- Krijgen de binnengebieden een openbaar karakter of worden ze echt openbaar?
- Uitgangspunt van het plan is een gesloten bouwblok. Dat strookt niet met een ander uitgangspunt: openbaar groen!
- Ik zie nu in het plaatje 3x een doorkijk van de dijk naar het water. Dan is de verbinding toch weg?
- Is er over nagedacht om de Westzeedijk te verdiepen, zodat het geluid minder wordt en het zicht mooier (en dus de kwaliteit hoger)?
- Waarom hebben jullie geen uitzicht vanaf de lage schijf van de Schiecentrale opgenomen in jullie presentatie?
- Kan er ook rekening worden gehouden met het uitzicht vanuit de Schiecentrale? Het hele gebouw is opgezet vanuit zijn panoramische kwaliteiten. Waarom is er geen rekening gehouden met zichtlijnen vanuit de bestaande woningen op de horizon? Dat kan bij de hoge schijf van de Schiecentrale vanaf bouwlaag 9 en bij de lage schijf voor het hele gebouw dat vooral op de haven zelf is georiënteerd.
- Wordt er rekening gehouden met het uitzicht van de Schiecentrale?
- Waarom beperkt een molen de hoogte en niet de kwaliteit van wonen voor de huidige bewoners?
- Blijft het De Kroon gebied zoals het nu is? Ik hoorde dat de loodsen van de Delft herontwikkeld worden
- Er werd aangegeven dat dit de visie van de gemeente Rotterdam is, betekent dit dan dat Era Contour niet langer betrokken is bij de planvorming?
- Wat is er gebeurd met de ‘oude’ plannen?
- Ligt er een gebiedsvisie aan dit plan ten grondslag?

Informatie uit eerdere plannen is zoveel mogelijk meegenomen in de nieuwe plannen. Al sinds de jaren ’80 wordt er bij periodes gestudeerd op plannen voor Schiehaven-Noord. In 2017 is er door Era Contour, West 8 en de gemeente onderzoek naar het gebied gedaan en is er een aantal sessies gehouden met betrokken buurtbewoners. De input uit deze sessies is aan de voorkant meegenomen toen na de zomer van 2019 is gestart met de huidige planontwikkeling. Voorbeelden van onderwerpen die in eerdere studies aan de orde zijn gekomen en zijn meegenomen in het huidige plan zijn:

1. *Schiehaven-Noord is Delfshaven aan de Maas. Belangrijk dat het een gebied is dat verbonden is met de omliggende wijken Schiemond, Historisch Delfshaven,*

Coolhaveneiland en het Lloydkwartier. Fysiek én programmatisch verbonden, dus ook qua woningtypen en prijssegmenten

2. *Belangrijk om sport en de historische bebouwing te behouden en te versterken / in te zetten als kwaliteit voor het gebied en de omgeving*
3. *Belangrijk om toe te voegen: groen, versterken relatie met het water en voorzieningen*
4. *De rauwe sfeer mag gekoesterd worden. Eigen, gevarieerd, gemixt en gemengd.*
5. *Aandacht voor álle doelgroepen. Bijv. juist ook voor kinderen.*

Afgelopen jaar is er ook serieus gestudeerd op een plan zonder kade-uitbreiding. Het bleek niet mogelijk om hier een kwalitatief gelijkwaardig plan van te maken. In verhouding zijn de kabels en leidingen dan heel dominant i.r.t. de delen van het plangebied waar wel gebouwd kan worden. Daarnaast kunnen er zowel op de kabels en leidingen als op de bestaande kade geen bomen worden geplant. Dit betekent dat de gewenste vergroening en daarmee de kwaliteit van het plan ondermaats zou zijn.
In het voorstel proberen we de groene hoven zo veel mogelijk besloten te maken met bebouwing, omdat zo een wind- en geluidsluw binnengebied ontstaat. Echter, de doorlopende strook met kabels en leidingen die 20+ m breed is, zorgt ervoor dat de bouwblokken altijd deels open blijven. Daarnaast zijn er ook verbindingen tussen Coolhaveneiland en de Schiehaven, die zorgen voor dwarsstraten. Daarmee zijn de hoven zowel beschut als publiek toegankelijk. Als referentie is het waardevol om te kijken naar Java-eiland in Amsterdam. Ook hier is een groene beschutte binnenwereld die echt openbaar toegankelijk is. Hier fietsen en lopen veel mensen en hebben kinderen volop ruimte om te spelen.
De bouwhoogtes in de beelden zijn de uitkomst van verschillende parameters. Allereerst is het uitgangspunt dat het plan een menselijke maat krijgt. De volumes zijn daarom nooit heel groot of massief. Door afwisselend wat hoger en lager te bouwen, ontstaat een soort dambord-patroon. Hierdoor is er steeds een ander uitzicht en wordt voorkomen dat er een massief blok of massieve strook ontstaat. Daarnaast hebben we uitgebreid onderzoek gedaan in de windtunnel. Er is een maquette gemaakt waarin getest is hoe de wind reageert op verschillende volumes. Op deze manier kan behoorlijk precies worden gestuurd op een aangenaam plan op maaiveld. Verreweg het grootste deel van de openbare ruimte verbetert ten opzichte van de huidige situatie en heeft straks een aangenaam klimaat op maaiveld. Dat is voor ons een belangrijk uitgangspunt geweest in het ontwerp, omdat de wind nu vaak onaangenaam hard waait op de kade. Om de wind geen vrij spel te geven, is het wenselijk dat de bouwblokken niet te veel in hoogte verschillen en dat ze niet vrij in de ruimte staan. Dit is goed terug te zien in het schema dat op 22 juni is getoond.
De groene zone rondom Verhip en nabij het Maastheater is onderdeel van de waterkering. Deze zone is beschermd in het bestemmingsplan: hier mag niet gebouwd worden. In antwoord op de vraag of hier de sportvelden kunnen worden georganiseerd: het planteam is hier geen voorstander van, omdat deze plek(ken) onderdeel uitmaken van de entree van het Lloydkwartier. De wens is voor deze entree een meer representatieve uitstraling te behouden, dus het huidige openbare groen met de bomen bij Verhip, in plaats van kunstgrasvelden omzoomd met een hekwerk. Daarbij komt dat de ruimte te klein is om de sportvelden hier te clusteren, ook vanwege de al aanwezige speeltuin. De zone is terug te zien in de kaarten op ruimtelijkeplannen.nl.
Voor een deel van de Schiecentrale blijft het uitzicht op het water behouden. Voor een ander deel verandert het uitzicht substantieel. Door de kade-uitbreiding verdwijnt voor dit deel het

directe uitzicht op het water. Door de sportvelden bewust op de huidige positie te laten liggen, zodat er afstand blijft tussen de nieuwbouw en de Schiecentrale, wordt het uitzicht nog zo vrij als mogelijk gehouden. De extra ruimte die met de kade uitbreiding wordt gecreëerd, maakt het mogelijk de sportvelden 90 graden te draaien. Achter de sportvelden begint de nieuwbouw, die voor een deel wordt gebouwd op de nieuwe kade. De nieuwe bebouwing kan ook een aanvulling vormen op het uitzicht. De kade vormt een belangrijk onderdeel van het ontwerp van de openbare ruimte. We vinden het belangrijk om over het hele havenbekken na te denken en daarmee ook de kopse kant van de Schiehaven mee te nemen. We zien hier veel kansen om de openbare ruimte aantrekkelijker en groener te maken en de verblijfskwaliteit te verbeteren.

Het gebied rondom De Kroon wordt de komende 10 jaar met een tijdelijke invulling ontwikkeld, in verband met de reservering voor een mogelijke oeververbinding. Dit maakt dat De Kroon voorlopig kan blijven. Hier is zowel eigenaar ERA als de gemeente blij mee. De Marshall loodsen zullen ook een tijdelijke invulling krijgen voor maximaal 10 jaar. Dit in verband met vergunningen voor tijdelijke invulling, die 5 jaar gelden met een verlenging voor max. 5 jaar. De invulling van de loodsen wordt georganiseerd door de organisatie van De Kroon. Er komen ondernemers in en er zal ook plek zijn voor horeca.

1.3 Planning

- Als alles doorgaat, wanneer begint de bouw (begindatum), hoelang zal de bouw duren (einddatum) en wanneer begint welke fase?
- In hoeveel delen wordt de fasering opgedeeld?
- Fase 2 begint na 2028, maar hoe hou je daar in fase 1 rekening mee?
- Wanneer begint fase 2 en hoe lang duurt deze fase?
- Hoe realistisch is het om nu nog plannen in te dienen als na deze zomer er al besluiten genomen worden?
- Wat is de huidige planning mbt. voortgang in de tijd van fase 1? Wanneer zou de eventuele voorbereiding van de bouwgrond worden uitgevoerd in de huidige prognose?
- Wanneer is het fase 3 besluit voorzien?

Komend jaar wordt het stedenbouwkundig plan afgerond. Daarna zal het bestemmingsplan voor fase 1 worden opgesteld en in procedure worden gebracht. Volgens huidig inzicht kan het ontwerp-bestemmingsplan in het eerste kwartaal van 2022 ter inzage worden gelegd, inclusief de bijbehorende milieuonderzoeken. Naar huidig inzicht hoeft er voor deze ontwikkeling geen milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te worden doorlopen, derhalve is een fase 3 besluit niet nodig.
Zonder vertraging kan dan in 2023 worden gestart met de kade-uitbreiding en de uitvoering van de eerste bouwblokken. Dit alles onder voorbehoud van goedkeuring van de gemeenteraad.
De circa 1.000 woningen van fase 1 worden verspreid over 4 tot 5 jaar gebouwd.
Fase 2 heeft betrekking op het gebied dat bekend staat als De Kroon locatie (het Warehouse en alles ten westen daarvan). Deze locatie geldt als zoekgebied voor de

aanlanding van een volgende brug over de Maas (de westelijke oeververbinding). De plannen voor deze oeververbinding zijn nog niet definitief. Daarom wordt er nu in het stedenbouwkundig plan voor fase 1 gelijk een doorkijk gemaakt naar een mogelijke stedenbouwkundige invulling van fase 2, met twee varianten: een variant met een nieuwe brug en een variant zonder brug. Wij gaan ervanuit dat er in 2028 een definitief besluit wordt genomen over de aanleg van de brug. Pas daarna heeft het zin voor fase 2 de plannen meer gedetailleerd uit te werken. Meer fases zijn niet voorzien.

2. Juridisch

- Wat is de juridische status van een stedenbouwkundig verkenning?
- Had ik voor deze bewonersavond al ergens de tgelegde keuze voor de kadeverlegging kunnen inzien? Of hing hier nog geen juridische status aan vast?

Een stedenbouwkundige verkenning of stedenbouwkundig plan is geen planvorm met een wettelijke basis. In de ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan het juridisch bindende plan waaraan mensen rechten kunnen ontlenen (en waartegen ook de mogelijkheid van bezwaar en beroep open staat).
De plannen zoals nu bekend gemaakt hebben daarmee ook nog geen officiële status. De gemeente neemt de geldende regels voor bezwaar maken en in beroep gaan (bij de Raad van State) volledig in acht. Pas wanneer de plannen in het bestemmingsplan zijn vastgelegd en het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden krijgen de plannen een definitieve status.

3. Veiligheid

- Is binnendijks bouwen niet veel veiliger? Zeespiegelstijging en toename van hevige regenval buitendijks zijn geen goede raadgever.
- Neemt het risico van overstromen toe als de haven smaller wordt?
- Overstromingsrisico buitendijk is voor de bewoners zelf! Duidelijk over zijn!
- Hoeveel afstand moeten jullie bewaren ten opzichte van de hoogspanningsleiding? Of gaan jullie deze verplaatsen?

De ruimte in Rotterdam is schaars en wordt alleen maar schaarser. Buitendijks bouwen komt vaker voor in Rotterdam. Schiemond, de Mullerpier en de Lloydpier liggen ook buitendijks, net als de toekomstige ontwikkeling van Merwe4Havens. Dit gebeurt altijd in overleg met het Hoogheemraadschap. Het risico van overstromen neemt niet toe als de haven smaller wordt. Dit is onderzocht.
De hoogspanningsleiding ligt in het tracé van circa. 20 m breed waar we over het hele plangebied rekening mee moeten houden. Het onlangs toegevoegde extra tracé ligt op een diepte van 25 m. Hier kan onder strikte technische voorwaarden overheen gebouwd worden.

4. Financieel

- Wat zijn de belangen van grote investeerders en wat is hun invloed op het besluitvormingsproces?
- Is de financiële afweging omleggen infrastructuur versus uitbreiden kade inzichtelijk en openbaar?
- Het is duidelijk een financiële keuze. Kabels en leidingen kunnen technisch gezien verplaatst worden. Ook een groene kade is mogelijk met de huidige kadelijn d.m.v. kadeverbetering/aanpassing. Zijn financiën (wederom) de leidende factor?
- Hoe duur is dempen en hoe worden de kosten voor de kade en het dempen gefinancierd? Is het rendabel?
- Hoe verhouden de kosten van het dempen van een haven over 40 m zich tot de veronderstelde meeropbrengst van het plan?
- Wat zijn betaalbare woningen? Hoe duur worden de woningen? En wat is de verdeling qua prijsklasse in de sectoren koop/huur?
- Moeten kopers er zelf gaan wonen of kunnen investeerders ook kopen?
- Veel huizen zullen in waarde dalen. Telt dit mee in de beslissingen?
- Gedeeltelijk de haven verkleinen heeft impact op de investering van de bewoners, hoe ziet de gemeente de financiële impact op de bestaande woningen?
- Waarom niet 100 % betaalbare woningen gezien juist de woningnood?
- Wordt dit weer een investering voor beleggers of wordt het nu 80% betaalbare woningbouw?
- Een prima initiatief en een heel goed plan door demping van de Schiehaven, zodat er ruimte vrijkomt voor wonen, groen en recreatie. Maar als het toch alleen maar beleggingsobjecten voor Chinese-, Russische- of criminele investeerders blijken te zijn, lijkt mij, dat het probleem van woningnood hierdoor niet echt wordt opgelost, maar juist wordt verergerd. Enige voorbeelden waaruit nu al blijkt dat het totaal niet ging om het woningnood probleem aan te pakken, maar meer ging om de beleggers die torenhoge prijzen vragen voor hun huren en daarna doorverkoop zijn:
  Little C: 20% sociale woningbouw en 80% beleggingsobjecten (waarom staan er nu alweer een hoop net opgeleverde appartementen in de verkoop, voor twee tot drie keer de aankoopprijs?) Parkhaven: De bouwplannen voor 630 woningen in het Rotterdamse park waarvan blijkt dat maar 20% sociale woningbouw is en dus 80% als beleggingsobjecten voor buitenlandse investeerders. Kavel De Machinist: geen sociale woningbouw alleen het duurdere huursegment.

Het ruimtelijk plan dat nu is gepresenteerd is in eigen beheer door de gemeente opgesteld. De externe bureaus (Shift en B+B) die het plan uitwerken doen dat in opdracht van alleen de gemeente. Er zijn tot nu toe geen particuliere investeerders of ontwikkelaars betrokken bij de besluitvorming. Wel is het zo dat gemeente en woningcorporatie Woonbron in de prestatieafspraken voor woningcorporaties hebben afgesproken dat Woonbron het aandeel sociale woningen op Schiehaven-Noord voor haar rekening neemt (waarbij Woonbron met woningcorporatie Havensteder heeft afgesproken ook het deel van Havensteder op Schiehaven-Noord te zullen gaan verhuren). Daarnaast is sinds maart 2021 het contact met ontwikkelaar ERA als grondeigenaar van De Kroonlocatie geïntensiveerd. ERA en de gemeente zullen naar verwachting hun samenwerking bij Schiehaven-Noord juridisch nader vormgeven. Overige ontwikkelaars zullen, als de plannen ver genoeg zijn ontwikkeld,

worden geselecteerd op basis van tenderprocedures, zoals dat ook in de rest van Rotterdam gebruikelijk is.
Zoals eerder aangegeven hebben de eerdere studies uit 2017 en de resultaten daarvan als basis gediend bij het nadenken over en verkennen van de opgave. In die zin hebben de eerdere plannen de huidige plannen beïnvloed.
Ten aanzien van de financiële onderbouwing van de plannen voor Schiehaven-Noord geldt dat de gemeenteraad voor het plan een grondexploitatie zal moeten vaststellen. De grondexploitatie bestaat uit de opbrengsten en kosten voor de gemeente bij de ontwikkeling van de grond. Denk daarbij aan opbrengsten uit grondverkoop en subsidies, versus kosten voor de benodigde onderzoeken en voor bodemsanering. In dit geval gaat het om kosten voor aanleg van de kade, voor aanleg infrastructuur etc. Wanneer de gemeenteraad de grondexploitatie heeft vastgesteld, is daarmee tevens de financiering geregeld en mogen de plannen verder worden uitgevoerd. De bedragen in de grondexploitatie vormen bedrijfsgevoelige informatie en worden daarom niet gedeeld. Bij het vaststellen van de grondexploitatie wordt alleen het saldo van de exploitatie bekend gemaakt. De vragen hierboven kunnen we daarom alleen op hoofdlijnen beantwoorden.

Besluitvorming bij een stedelijke ontwikkeling is altijd integraal. Diverse belangen moeten worden afgewogen, zoals de gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de kwaliteit van het plan, het woningbouwprogramma, de kosten, de gevolgen voor de omgeving, etc. waarbij het uiteindelijk aan de gemeenteraad is om het eindoordeel te vellen. Het woningbouwprogramma zal voor 20% bestaan uit sociale huurwoningen (maximale maandhuur van € 752,33, prijspeil 2021), 30% middensegment (koopsom tot € 325.000,- VON of maandhuur van max. € 1.060,- , allebei prijspeil 2021. Met de sociale huurwoningen vormen de woningen in het middensegment samen het betaalbare deel van het woningprogramma), 30% dure woningen (koopsom tot € 500.000,- of maandhuur van max. € 1.400, allebei prijspeil 2021) en 20% woningen voor het topsegment (alles boven de eerder genoemde bedragen).

De zelfbewoningsplicht maakt onderdeel uit van het Rotterdamse gronduitgiftebeleid en zal daarmee ook van toepassing zijn op Schiehaven-Noord voor de koopwoningen. Maar het programma is zo divers, dat er ook ruimte is voor beleggershuurwoningen. Rotterdam heeft op alle vlakken behoefte aan extra woningen, vandaar dat er in alle financieringscategorieën woningen zullen worden toegevoegd.
Ten aanzien van de veronderstelde waardedalingen van de bestaande woning geldt het volgende. Pas op het moment dat er een nieuw bestemmingsplan in werking is getreden, is er een juridische basis voor schadevergoeding indien er sprake is van zogeheten planschade. Daarvóór komt de eventuele waardedaling van de woning voor rekening van de huiseigenaar.

5.1 Verkeer

- Op welke manier wordt er verbinding gezocht met de gebiedsvisie voor historisch Delfshaven? En welke (loop)verbindingen komen er met historisch Delfshaven?
- Wordt de ontsluiting voor fietsers vanaf de Westzeedijk ook meegenomen bij de ontwikkeling? De brug bij de Parksluizen is voor fietsers en voetgangers te smal.

- Door hoogte aan de kant van de Westzeedijk maak je van de Westzeedijk een enorme windtunnel. Hoe wordt dat voor fietsers en voetgangers - want zij zijn toch juist de favoriet qua verkeer?
- Vraag m.b.t het verkeer: nu staat het verkeer op het Droogleever Fortuynplein dagelijks vast. Nu wilt u 1000 woningen bouwen, hoe gaat u om met de extra belasting van dit verkeer? Hoe staat het met de brug naar de Waalhaven?
- Hoe garanderen/borgen de plannenmakers de beleving voor de gebruikers van het fietspad, het voetpad en de weg voor wat betreft de haven en de rivier?
    - Het huidige fietspad en voetpad op de dijk bieden een fantastisch uitzicht op de haven en de rivier. Bij het gepresenteerde ontwerp is er slechts 1 doorkijkje richting de haven en de rivier (een smal straatje) in de massieve “muur” die langs de dijk verrijst (“muur” in de vorm van woningen). De sprekers van vanavond reppen over het betrekken van de haven en de rivier (de beleving) bij de omgeving en haar bewoners en gebruikers. Het vanavond gepresenteerde plan voorziet totaal niet in de voornoemde ambitie, doordat het uitzicht volledig wordt geblokt door de muur die er verrijst. Mijn indruk is dat er qua beleving slechts rekening wordt gehouden met de bewoners van de nieuwe woningen en niet met de huidige gebruikers van het fietspad, voetpad en de weg.
- Komt er met deze uitbreiding dan eindelijk ook een goede verbinding met het Euromast park (dan doel ik vooral op de huidige slechte voetgangersverbinding langs de sluizen)?

De Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven heeft net als wij de ambitie om de verbindingen tussen historisch Delfshaven, Bospolder en Coolhaveneiland te verbeteren. De Westzeedijk is een belangrijke verbinding voor gemotoriseerd verkeer. Vanuit mobiliteit wordt er gestudeerd op hoe beide belangen (oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en doorstroming gemotoriseerd verkeer) goed kunnen worden geborgd.
Het plan dat nu voorligt, is getest in een windtunnel. Er is een maquette gemaakt die steeds verfijnder is gemaakt op basis van de windresultaten. De bouwhoogtes in het huidige voorstel zorgen voor minder windoverlast dan in de huidige situatie. Op de meeste plekken ontstaat straks een aangenaam klimaat op maaiveld. Fietsers zullen hier zeker van profiteren.

De beleving vanaf het fietspad zal anders worden. De komst van bebouwing zorgt dat er geen wijds doorzicht meer zal zijn. Zowel vanuit de wens van zicht op het water als vanuit de wens om een goede verbinding met Delfshaven binnendijks te maken, is het uitgangspunt wel dat er ruime doorsteken worden gemaakt. Deze doorsteken zijn het breedst bij de sportvelden. Op de breedte en hoeveelheid van de andere openingen / doorsteken wordt nog gestudeerd.
De ontwikkeling zal verder bijdragen aan het verbeteren van fiets- en wandelverbindingen in de grotere context. Concreet ligt er nu geen opdracht voor het verbeteren van de voetgangersverbinding nabij de Parksluizen.

5.2 Openbaar vervoer

- Is spreker ervan op de hoogte dat de halte van de waterbus verdwijnt?
- Wordt de route van tram 8 naar Rotterdam CS verkort en gaat tram 8 door naar station Schiedam?
- Zijn er concrete plannen om de tramverbinding te verbeteren (route/snelheid/frequentie etc.)?

De opmerking over de waterbus wordt geverifieerd. Zodra daar meer informatie over beschikbaar komt, zal dat in dit document worden opgenomen.
Momenteel wordt er gewerkt aan een visie op een ander tramnet. Tramlijn 8 maakt onderdeel uit van deze visie. Het antwoord op de vraag of tram 8 een andere (verkorte) route naar Rotterdam CS gaat rijden en door wordt getrokken naar Schiedam CS is afhankelijk van de uitkomst van de visie en de besluitvorming daarover. De visie is naar verwachting eind dit jaar gereed.

5.3 Auto's en autowegen

- Blijft de strook langs het water toegankelijk voor auto's (in de huidige plannen)?
- Waarom autovrij, er wordt overgegaan op e-auto's, mogen die ook niet?
- Een aantal zorgen over de verkeerssituatie:
    - Er is veel verkeersdrukte, voornamelijk veel file op de Westzeedijk. Dit verslechtert het woonklimaat.
    - Het gebied waarin er wordt gebouwd kent maar twee entreepunten: het Lloydkwartier en De Kroon.
    - Vastlopen gebeurt veel en dichtbij Sint Jobsweg, gaat daar een oplossing voor komen?
- Hoe zit het met de bereikbaarheid van het gebied?

Er zijn overal tweebaanswegen en er is nu al te veel drukte.

- Gaat de doorgaande autoverbinding er tussen uit?
- Hoe worden de auto's omgeleid als dit gebied autoluw wordt en hoe wordt het Lloydkwartier ontsloten?
- Vaak is de kruising bij de Westkousdijk geblokkeerd door auto’s die de wijk uit willen, wordt de kruising aangepast?
- Hoe zien jullie het autovrije gedeelte in relatie tot de bewoners van de Pier etc.?. Autovrij is een mooi streven maar niet voor de bewoners die elke dag hun auto nodig hebben.

De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak levert het antwoord op het vraagstuk van mobiliteit bij de verdichtingsaanpak van Rotterdam. De verdichtingsaanpak houdt in dat de gemeente Rotterdam tot 2040 50.000 woningen wil bouwen. Alle nieuwe functies (naast woningen ook voldoende voorzieningen als scholen, sportvelden en groen, maar ook voldoende werklocaties) leiden tot een toenemende mobiliteitsvraag. Analyses laten zien dat het autoverkeer van en naar de binnenstad aan het dalen is. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is de afgelopen 10 jaar fors gestegen. Dit is een landelijke trend die zich naar verwachting verder doorzet met de ingezette mobiliteitstransitie. Er zal in absolute

aantallen ook sprake zijn van een afname van al het autoverkeer. Om de mobiliteitstransitie verder vorm te geven, worden diverse maatregelen genomen op het niveau van de stad en regio. Hieronder noemen we er een paar:

- *De ruimte voor infrastructuur wordt herverdeeld, waarbij de fiets, voetganger en het OV meer ruimte krijgen.*
- *Autoverkeer dat niet in de wijken hoeft te zijn, wordt verdeeld over de hoofdroutes.*
- *De snelheid wordt waar mogelijk teruggebracht naar 30 km/uur op stads- en verblijfsstraten.*
- *In stadswijken wordt ruimte gecreëerd door het autoparkeren te concentreren in wijkhubs, waarbij bewoners meer keuze wordt geboden in mobiliteit door middel van deelsystemen (deelauto's, deelfietsen).*
- *Met de komst van de verlengde A16 maakt doorgaand verkeer meer gebruik van de A16. De A20 aan de noordkant van Rotterdam en een deel van de A13, krijgen een andere functie in het netwerk. Met de aanleg van de Blankenburgtunnel verbetert de doorstroming op de westelijke flank van de Ruit om Rotterdam. Met de nieuwe oostelijke oeververbinding en de aanpassingen rondom de Algerabrug in Krimpen aan den IJssel verbetert de doorstroming op de oostelijke flank van de Ruit.*
- *Er komt een hoogwaardige OV-verbinding door de Maastunnel, waarbij er tegelijkertijd minder motor-voertuigen door de Maastunnel mogen.*
- *De Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets 2018 maakt lagere parkeernormen voor auto's mogelijk, waardoor het autobezit verder wordt ontmoedigd ten faveure van deelauto's en OV en fietsgebruik.*

Al deze maatregelen (en meer) dragen bij aan het verdere terugdringen van het autogebruik. De verkeersmodellen laten mede als gevolg van deze maatregelen zien dat de toevoeging van woningen op Schiehaven Noord niet tot een verslechtering lijkt te leiden van de verkeersdrukte op het Droogleever Fortuynplein. Via nadere onderzoeken wordt dit verder onderzocht.

Schiehaven-Noord wordt een autoluwe of autovrije wijk. Dit betekent dat er volop ruimte is voor fietsers en voetgangers en dat auto's aan het begin van het plangebied worden opgevangen. Zowel aan de oost- als westzijde komen parkeergarages. We onderzoeken nog of dit ondergronds of bovengronds wordt of een combinatie van beiden.
Omdat het gebied zo centraal ligt in Rotterdam en omdat we willen bevorderen dat mensen fietsend, lopend of met het OV gaan, maken we deze mogelijkheden zo aantrekkelijk mogelijk. Zo zijn ruime, aantrekkelijke fietsenstallingen in elk gebouw het uitgangspunt. Ook sturen we op het faciliteren van een voldoende assortiment aan deelauto's. Toekomstige bewoners van Schiehaven-Noord zullen bewust kiezen voor een woonwijk waar de auto niet centraal staat. Het gebied blijft overigens wel bereikbaar voor hulpdiensten, minder validen en bijvoorbeeld vuilnisophaalwagens. We onderzoeken nog in welke mate kiss & ride en bijvoorbeeld het afleveren van boodschappen en pakketten straks mogelijk zijn.
We zien het als een grote kwaliteit dat zowel de kade als het binnengebied straks autoluw of autovrij is. Hier is volop ruimte voor groen, recreatie en verblijf.
De Lloydpier en de Mullerpier ondervinden geen directe consequenties van deze uitgangspunten. Hun verkeerssituatie blijft ongewijzigd. De auto blijft hier welkom.

5.4 Parkeren

- Hoe wordt het parkeren opgelost? Ondergronds? Waar?
- Hoe hoog wordt de parkeernorm?
- Jullie hanteren een parkeernorm van 0,5 auto per woning. Dit is zeer laag. Kunt u een officieel document overleggen waaruit blijkt waarop deze parkeernorm gebaseerd is?
- Als het gebied mogelijk autovrij wordt, waar wordt er dan geparkeerd voor bijvoorbeeld de kantoren?
- Wat wordt de hoogte van de sportvelden, want daaronder komt de parkeergarage?
- Hoe lopen de aan- en uitrijroutes van deze parkeergarage? Nu is het nog wandelgebied.
- Kunnen jullie voor het parkeren een link leggen met de P-garage van de Schiecentrale? Die is nog steeds vrijwel altijd halfleeg - deels vanwege de hoge prijzen. Misschien de onderhandelingen met Q-park op nieuw openen?
- Wat wordt er voor parkeervoorzieningen verzonnen als het gebied autoluw of autovrij wordt? Hoe wordt er gezorgd dat de 1500 auto's van de 1000 woningen niet allemaal op de Lloydpier eindigen?
- Gemiddeld een halve parkeerplaats per woning betekent een extra parkeerdruk op de dichte omgeving. Deze staat al onder druk door de huidige bouwplannen waardoor er extra bewoners in de buurt komen. En ook de bouw van Sawa doet het aantal parkeerplekken verminderen, waarom gaan jullie daar zo onverantwoordelijk mee om?
- Als de norm van 1,8 parkeerplaats per woning wordt aangehouden en er komen 1000 woningen bij dan moeten er 1800 parkeerplekken bijkomen. Hoe wordt dit gerealiseerd? Zelfs met 0,5 auto per woning, wordt de verkeerssituatie onhoudbaar. U presenteerde bovendien de locatie ook als goed bereikbaar met het openbaar vervoer. U omschreef de metrostations daarbij als gelegen op loopafstand. Deze metrostations zijn alleen op loopafstand voor mensen die goed ter been zijn. Voor ouderen, ouders met kinderen of mindervaliden liggen deze metrostations niet op loopafstand. Hoe denkt de gemeente de verkeersproblematiek op te lossen?
- Vreemd dat in de laatste jaren appartementen op de Lloydpier verkocht werden met een verplichte afname van 2 interne parkeerplaatsen voor het duurdere segment. Nu verandert dat geheel. Welk omgevingsplan was toen in place?
- Wat zijn de plannen voor het parkeren? Kan het een keer wat minder auto-voor, auto-na, zoals gewoonlijk bij de gemeente Rotterdam? Geen auto's zou heel mooi zijn (gaat hier prima, met tram, fiets en metro en Green Wheels zijn er meer dan voldoende mobiliteits-alternatieve voorzieningen).

Het uitgangspunt in dit plan is dat er 0,5 parkeerplaats per woning wordt gerealiseerd. Deze norm is gebaseerd op de gemeentelijke Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 (zie: Parkeereis (rotterdam.nl)). We merken als stad dat autobezit steeds minder vanzelfsprekend is. Zowel vanuit duurzaamheid als financieel is het aantrekkelijk om goede alternatieven voor de auto in te zetten. In de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak ligt de focus nadrukkelijk op de voetganger, de fietser en de bereikbaarheid en kwaliteit van het OV. In de plannen wordt mobiliteit op deze manier breed gefaciliteerd. In Schiehaven-Noord zal deelmobiliteit een belangrijke rol spelen. Zo is het idee dat er

voldoende aanbod aan deelauto's komt, maar ook deelscooters en deelbakfietsen. Fietsgebruik wordt gestimuleerd door goed toegankelijke en aantrekkelijke fietsenstallingen te maken in alle gebouwen.
De definitieve parkeeroplossing wordt verder uitgewerkt in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Dit betreft zowel de vraag of het parkeren ondergronds dan wel bovengronds moet worden opgelost als ook de vraag waar in het plangebied de parkeervoorziening(en) exact zullen moeten worden gebouwd en hoe deze dan worden ontsloten. Dit betreft zowel ontwerp als financiële keuzes. Wel is duidelijk dat de capaciteit goed en kwalitatief op te lossen is binnen het plangebied.

6.1 Bouw

- Kan de hoogbouw niet verder weg gebouwd worden van de Schiecentrale?
- Waarom gaat het hier over wat er gebouwd wordt i.p.v. of er gebouwd wordt?
- Waar wordt er begonnen met de bouw? Van west naar oost of omgekeerd?
- Kan er ook gebruik worden gemaakt van geluidsarme heitechnieken? Anders zit de wijk 15 jaar in de bouwgeluiden
- Waarom niet eerst bouwen in Merwe4Havens?
- Is er plek voor een iconisch gebouw?
- Aan wie worden de bouwkavels straks uitgegeven? Er is vanuit de stad een duidelijke vraag en behoefte aan alternatieve ontwikkelvormen. Denk aan zelfbouw en coöperatieve vormen. Is er een aandeel voor deze doelgroepen gereserveerd? Hoe groot is dit aandeel in percentage t.o.v. het totaal?
- Tot welk huisnummer aan de Schiehavenkade gaat de kade dicht bij 40m?
- Hoe lang zal er bouwoverlast zijn?
- Worden er houten gebouwen gemaakt?
- Worden alle bestaande gebouwen/loodsen gesloopt?
- Kabels en leidingen hebben toch ook onderhoud nodig, hoe gaat dat dan als je er omheen hebt gebouwd?

Vooropgesteld, de gepresenteerde plannen moeten nog ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad van Rotterdam. Het is de gemeenteraad die uiteindelijk het bestemmingsplan en de grondexploitatie moet vaststellen. Als dat is gebeurd, is definitief dat Schiehaven-Noord gaat worden bebouwd. Tot dat moment gaat het alleen nog maar om plannen en voornemens. Onderdeel van het voornemen is het handhaven van het monumentale gebouw waar VORM in zit en het handhaven van het Veerhuis. Deze panden hebben allebei de monumentenstatus. Van de overige gebouwen staat nog niet vast of ze zullen worden gesloopt of worden herontwikkeld. Dat komt ook omdat de huidige bebouwing zich in fase 2 van het plangebied bevindt en hier een reservering voor een brug ligt. In het geval van de brug zullen sommige gebouwen moeten wijken. Komt er geen brug, dan zal behoud van de beeldbepalende gebouwen het streven zijn. Met de definitieve uitwerking van dit deel van het ruimtelijke plan zal pas worden begonnen wanneer duidelijk is geworden of er op De Kroonlocatie wel of geen rekening moet worden gehouden met de aanlanding van de westelijke oeververbinding. We gaan er nu vanuit dat dit niet voor 2028 duidelijk wordt. Om van voornemen tot een definitief plan te komen, moeten er nog verschillende zaken worden uitgezocht. De uitvoeringsplanning is er daar één van. De verwachting is nu dat bij

de huidige economische vooruitzichten alle bebouwing van fase 1 van Schiehaven Noord binnen ongeveer 5 jaar kan starten, als de gemeenteraad hiermee akkoord gaat. Het ligt daarbij in de lijn der verwachting dat van oost naar west zal worden gewerkt, te beginnen met de bebouwing aan de Westzeedijk en daarna van oost naar west aan de kadezijde. De definitieve uitvoeringsplanning maakt onderdeel uit van de grondexploitatie.
Of er in het plan iconische en/of houten gebouwen gaan worden gerealiseerd is nog niet bepaald. Het plan biedt binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten wel ruimte voor een grote variatie aan verschijningsvormen van de gebouwen. Duurzaamheid zal ook een belangrijk thema zijn in het formuleren van voorwaarden bij gunning / tenderprocedures. ERA en Woonbron zullen een deel van de bouwkavels gaan ontwikkelen. Aan wie de overige bouwkavels gaan worden uitgegeven is nog niet bekend. Hiervoor wordt een uitgiftestrategie uitgewerkt, waarin wordt vastgelegd welke type partijen in aanmerking komen voor realisatie van de overige bouwkavels en hoe zij geselecteerd gaan worden.

De zone voor de kabels en leidingen moet vrij gehouden worden van bebouwing en diep wortelende beplanting. Er mag alleen overheen gebouwd worden, als de bebouwing begint op 8 meter boven maaiveld (bruggebouwen dus). Daarmee borgen de eigenaren van de kabels en leidingen dat zij in geval van regulier of bijzonder onderhoud (bijvoorbeeld in geval van calamiteit) altijd snel met hun machines bij hun eigendom kunnen. In het plangebied bestaat hierop één uitzondering. Tennet heeft in 2020 een nieuwe 150 kV-leiding getrokken vanaf het verdeelstation achter het Marconiplein naar het verdeelstation naast de Jobshaven. Deze leiding ligt in het plangebied dicht naast de Westzeedijk op de meeste plekken op ca. 25 meter onder de grond. Daar waar deze leiding naar de oppervlakte komt, mag niet gebouwd worden (om dezelfde reden als die bij de overige kabels en leidingen), maar op de plaatsen waar deze leiding op 25 meter onder maaiveld ligt, mag wel gebouwd worden.

Merwe4Havens is een separate ontwikkeling. Ook hier wordt geprobeerd om zodra dit kan, het plangebied tot ontwikkeling te brengen.

6.2 Hoogte van de bouw

- Hoe hoog worden de gebouwen, waar komt het hoogste gebouw te staan en wat is de argumentatie achter de gekozen hoogtes?
- Kunnen de hoge appartementen niet aan de kant van De Kroon komen?
- Hoe hoog of hoeveel verdiepingen krijgt de bebouwing direct aan de beoogde sportvelden?
- Hoe hoog zal de meest zuidoostelijke bebouwing worden?
- Welke bouwhoogte wordt er voorzien voor de verschillende bouwlocaties binnen het plangebied? Ik zou dit graag in een kaart toegelicht zien. Graag uitgedrukt in meters (en eventueel additioneel in aantal verdiepingen).
- Waarom wordt er tot 18 hoog gebouwd en niet tot 12 hoog, zoals er nu bestaat?
- Ik zie plaatjes van rond 4 hoog van de nieuwe gebouwen, het wordt dus niet hoger? We gaan toch niet buiten de cirkel gerekend vanaf de molen hoger bouwen?

- Er werd gezegd dat er uitzicht op het water bleef vanaf de dijk, omdat jullie dat belangrijk vinden, maar nu zie ik twee hele langgerekte gebouwen met 1 heel smal strookje doorkijk. Hoe rijm ik dat?!
- Bouwblokken zijn groot van lengte. Waarom niet vaker opknippen in de lengte?
- Hoe hoog worden de woningen aan de kant van de Schiecentrale? Hoe is het zicht vanuit de centrale op de nieuwbouw?
- De bouwhoogte langs de Westzeedijk wordt fors, tot 20 bouwlagen, dat verhoudt zich moeizaam met de tegenoverliggende bebouwing van 4 tot 6 lagen. Hoe ziet de gemeente het profiel van de Westzeedijk? De bewoners die daar nu wonen krijgen wel een heel forse overbuur. Het karakter van de dijk kan dus zeker niet blijven zoals nu, zoals gezegd in de presentatie. Coolhaveneiland wordt juist meer afgeschermd van het water dan in de huidige situatie, het water is vooral te ervaren voor de nieuwe woningen
- Tijdens de bewonersavond benadrukte u het belang van vrije zichtlijnen naar het water vanaf de Westzeedijk. Als ik de plannen bekijk zie ik daar nauwelijks iets van terug. Immers, de bebouwing is op alle plaatsen te hoog voor mensen op de dijk om overheen te kijken en tussen de torens door het water te kunnen zien. Ook de panden aan de overzijde van de Westzeedijk worden door de plannen van de haven afgesloten. Deze zijn historisch gezien onderdeel van de haven en de havenactiviteiten. Kunt u de precieze hoogte van de muren en hoogte van alle torens doorgeven? En kunt u nog eens op de door u bedoelde zichtlijnen wijzen?
- De Schiecentrale wordt ingebouwd op deze manier. Je zou cultuurhistorisch kunnen beredeneren dat deze 'oude energiecentrale' aan het eind van de haven nog steeds als baken mag gelden in het plan. Daarmee zouden de blokken aan de weerszijden ervan ook lager moeten blijven - net zoals ook op de Lloydpier het geval is. Het geheel oogt nu veel te massaal en in concurrentie met de Schiecentrale op de kop van de Schiehaven.

Aan de Schiehavenzijde zijn de bouwblokken relatief lager: 4 tot 8 lagen hoog.
Aan de Westzeedijk wordt de bebouwing hoger en varieert deze tussen de 4 en 12 lagen, met een enkele uitschieter tot 18 lagen. De hoogte van de bouwblokken is mede bepaald aan de hand van onderzoek in de windtunnel. Uitgangspunt bij de ontwikkeling is naast woningontwikkeling het creëren van een aangename plek op maaiveld. De overwegend gesloten bouwblokken en de hoogteaccenten zoals die in het plan zitten, zijn zo gepositioneerd dat ze geen windoverlast veroorzaken op/in Schiehaven-Noord. Dat de westzijde van het plangebied geen hoogteaccenten kent, komt door de zogenaamde molenbiotoop. Binnen een denkbeeldige cirkel om de molen in historisch Delfshaven mag op grond van deze molenbiotoop maar tot een beperkte hoogte worden gebouwd. Direct buiten de grenzen van de molenbiotoop zijn er geen regels meer die de maximale bouwhoogte beperken. Overwegingen van programmatische (wat moet er gebouwd worden) en stedenbouwkundige aard (hoe kan het gebied het beste functioneren, gezien de opdracht voor woningbouw en rekening houdend met de omgeving) spelen dan een voorname rol. De cirkel van de molenbiotoop strekt zich uit tot over heel fase 2 en een klein deel van fase 1. Hier mag maximaal 27 meter hoog worden gebouwd.

6.3 Woningbouw

- Hoeveel woningen komen er en waarom moeten er hier woningen komen?
- Kunnen de gebouwen/loodsen in het industriële gedeelte niet worden omgebouwd tot woningen i.p.v. nieuwe woningen te realiseren?
- Waar komen de tijdelijke woningen?
- Hoe groot zijn de woningen (m2) die u wilt gaan bouwen?
- Hoe zit het met de kwaliteit van het wonen voor de huidige bewoners, waarom gaat de kwaliteit van wonen voor de nieuwe bewoners voor?
- Waarom moet er iets aan het water veranderen? Dat hoort bij het karakter en de geschiedenis van de wijk.
- Komt op die 40 meter groen of woningen?
- Hoeveel verdiepingen passen binnen 27 meter?
- Tel ik 12 woonlagen in de dwarsdoorsnede?
- Is er een target voor de hoeveelheid woningen die ‘moet’ worden gerealiseerd? Anders zou je toch ook zonder demping van een deel van de haven kwalitatief goede woningen en kwalitatief goed groen kunnen realiseren, slechts ten koste van het aantal woningen dat wordt gebouwd?
- Hoe kan ik aanspraak maken op het kopen van een huis?
- Aan de Westzeedijk wordt het 6-8-18 lagen hoog. Dan is mijn huis echt minder waard. Wat is er mis met een grote green a-la Engeland en dan bouwen in IJzerstraat 1-2 en De Kroon etc. en laat water met rust
- 30% van de woningen wordt 'middelduur'. Wat wordt de maximale prijs van deze 'middeldure' woningen en wat wordt de gemiddelde prijs van deze 'middeldure' woningen?
- Waarom speelt u in de uitnodiging in op ons gevoel door te stellen dat deze huizen zo belangrijk zijn om leraren, brandweermannen en ziekenverzorgenden aan een huis te helpen? Als dat echt uw bedoeling is, hoe zorgt u ervoor dat juist die groepen dan in aanmerking komen voor de woningen en ze ook voor hen geschikt en betaalbaar zijn (toekomstige woningbouwprojecten vanaf 2022)? .
- Welke andere opties zijn er overwogen om eenzelfde hoeveelheid woningen te bouwen in dit gebied, maar dan zonder het dempen van de haven? De haven is voor de oorspronkelijke bewoners juist bepalend geweest voor de keus voor dit specifieke gebied. Een sportveld kun je makkelijk ergens anders neerleggen, dat is minder karakteristiek/ bepalend voor het gebied en zou prima verderop in Delfshaven gesitueerd kunnen worden, dichter bij de gebruikers.
- In welke vorm moet ik denken aan zelfbouw, als het stedenbouwkundige uit hoogbouw bestaat?
- Los van de prijzen van de woningen: wat zijn de afmetingen? Want de tendens is dat de woningen kleiner worden gemaakt, om zo qua prijs binnen de sociale en middenklasse te blijven.

Het ruimtelijke plan biedt nu ruimte aan zo’n 1.000 woningen in fase 1 en tussen de 200 en 250 woningen in fase 2 (afhankelijk van wel of geen brugaanlanding). Schiehaven-Noord gaat nu worden ontwikkeld omdat Rotterdam een grote behoefte heeft aan woningen. Er moeten tot 2040 54.000 woningen in Rotterdam worden gebouwd om te kunnen voldoen aan de groeiende woningbehoefte. Locaties zoals Schiehaven-Noord dragen hier op

substantiële wijze aan bij, maar daarnaast moeten er nog veel andere locaties worden ontwikkeld om aan de vraag te kunnen voldoen.
Voor de Marshallloodsen is duidelijk dat zij op de korte termijn (zeg, de komende 10 jaar) een bedrijfsmatige invulling krijgen. Wat er daarna gebeurt met de loodsen is nog onduidelijk. Dat zal pas duidelijk worden wanneer fase 2 definitief wordt uitgewerkt.
Dat er circa 1.000 woningen in fase 1 kunnen worden gerealiseerd is de uitkomst van de opgave om een woonwijk van de 21e eeuw te ontwikkelen. Een woonwijk met kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimte. Om dit te kunnen realiseren, zijn onderzoeken nodig. Diverse externe factoren, zoals de aanwezige kabels en leidingen in de grond, de molenbiotoop, de geluidsbronnen in de omgeving, maar ook de wind, stellen eisen aan de omvang, positie of verschijningsvorm van de toekomstige bebouwing. Met de kade-uitbreiding wordt er extra ruimte gecreëerd tussen de bebouwing aan de Westzeedijk en de Schiehaven. Het zorgt ervoor dat de binnenhoven ook een aangename verblijfsplek worden, waar zon en schaduw elkaar afwisselen. Met als bijkomend voordeel: bomen in de volle grond, en daarmee mogelijkheden voor meer biodiversiteit in de binnenhoven. Zonder kade-uitbreiding zouden de binnenhoven voornamelijk bestaan uit de ruimtes boven de kabels- en leidingenstrook, waar amper iets geplant mag worden (en zeker geen bomen). Vanwege de positionering van de bebouwing aan de zuidzijde zou er ook geen direct zonlicht in de binnenhoven kunnen komen, wat de kwaliteit van het verblijfsgebied niet ten goede komt. De bestaande kade is een holle kade, waar geen bomen ingeplant kunnen worden. Ook dit zou de kwaliteit van het toekomstige woongebied beperken.
De exacte oppervlaktes van de verschillende woningen in het plangebied zullen worden uitgewerkt zodra ontwikkelaars en architecten zijn geselecteerd voor specifieke bouwplots. Er zijn gemeentelijke eisen waar alle woningen aan moeten voldoen. In de Stadswijken is het uitgangspunt dat alle woningen gemiddeld tenminste 60 m2 gebruiksvloeroppervlakte hebben en nooit kleiner dan 50 m2 zijn (zie: Vuistregels bouwen | Rotterdam.nl). Voor de tijdelijke woningen, waarvoor onderzocht wordt of deze op De Kroonlocatie (fase 2 van het plangebied) gerealiseerd kunnen worden, gelden deze oppervlaktematen niet.
Naast de eis aan de oppervlakte van de woningen, geven we ook mee dat alle plinten van de gebouwen een hoogte van circa 4 m krijgen. Daarmee beogen we dat deze ruimtes (de begane grond) ook voor andere functies dan alleen wonen (denk aan kantoor aan huis) geschikt zijn (en blijven). Zo passen er in een gebouw van 27 meter hoog circa 8 bouwlagen. Over het algemeen zijn de woningblokken aan de Schiehavenzijde iets lager (tussen de 4 en 8 lagen, met uitschieters naar 12 lagen) en aan de Westzeedijk iets hoger (tussen 4 en 12 lagen, met hoogteaccenten van 18 lagen).

Een ander uitgangspunt is dat tenminste 50% van de te bouwen woningen als betaalbaar te kwalificeren moet zijn. Samen met de sociale huurwoningen (20% van het totaal) zorgen de middensegment woningen (30% van het totaal) ervoor dat op Schiehaven-Noord ook woningen beschikbaar komen voor de politieman, de leraar en het zorgpersoneel. De middensegment woningen worden zowel in de koop (tot € 325.000,- VON prijspeil 2021) als in de huur (max. € 1.060,- p.m. prijspeil 2021) aangeboden. Het is mogelijk dat deze woningen op verschillende plekken in het plangebied worden gerealiseerd, dus zowel aan de Westzeedijk als op de nieuwe kade. Van de 40 meter nieuwe kade zal zo'n 14 meter bebouwd worden.

6.4 Bouw sociale huurwoningen

- Wat wordt de samenstelling van de te realiseren woningen - verhouding tussen sociale huurwoningen, woningen in de middenklasse en huur versus koopwoningen en ligt deze verdeling vast?
- Hoe gaat u ervoor zorgen dat de woningen niet door investeerders worden opgekocht?
- Hoe groot (m2) worden de sociale huurwoningen? Zijn deze woningen ook geschikt voor families en krijgen deze woningen dezelfde kwaliteit als de duurdere woningen?
    - Waarom wordt er niet meer dan 20% sociale huurwoningen gebouwd? We hebben een tekort aan sociale woningbouw en middensegment. Juist een goede verdeling van de segmenten maakt het opgeven van uitzicht draaglijk in mijn optiek.
- Welke plannen zijn er m.b.t sociale huur en betaalbare woningen tot 3 ton? En welke plannen boven de 3 ton?
- Zit die verhouding van goedkoop en duur ook al in fase 1?

De woningen in het gehele plan (zowel in fase 1 als 2) zullen voor 20% bestaan uit sociale huurwoningen, 30% middensegment (zowel koop als huur), 30% dure woningen en 20% topsegment. Dit is overeenkomstig de gewenste verdeling in woningen voor de stad zoals neergelegd in de Woonvisie (uit 2016) van de gemeente. Naar verwachting zullen de woningen in het dure en topsegment zowel uit huur- als koopwoningen bestaan. Bij de uitgifte van de grond zal de gemeente aan de koper (ontwikkelaar en/of belegger) voorwaarden meegeven wat hij moet gaan bouwen. Ook zal er, door afspraken met de belegger of corporatie, voor gezorgd worden dat de huurprijzen niet zomaar fors kunnen gaan stijgen. Voor corporaties is dit al jarenlang goed gebruik via de erfpachtuitgifte en bijkomende voorwaarden. Bij de zogeheten marktwoningen wordt gebruik gemaakt van het actieplan middenhuur (voor woningen die door een belegger worden gekocht) en zo nodig andere instrumenten uit de woonvisie (denk aan zelfbewoningsplicht) om ervoor te zorgen dat de prijzen niet omhoog schieten.
Beleggershuurwoningen zullen daarmee onderdeel uitmaken van het te realiseren programma op Schiehaven-Noord, en zoals het er nu naar uitziet zowel voor het middensegment als voor het dure en topsegment. Overigens dragen beleggershuurwoningen vaak ook bij aan de financiering van bouwprojecten an sich. Ze spelen daarmee een belangrijke rol in de financiële haalbaarheid van plannen.
Voor de sociale huurwoningen is afgesproken dat woningcorporatie Woonbron deze gaat exploiteren. Met Woonbron moet nog verder worden uitgewerkt waaraan de woningen moeten voldoen.

6.5 Daken nieuwe bebouwing

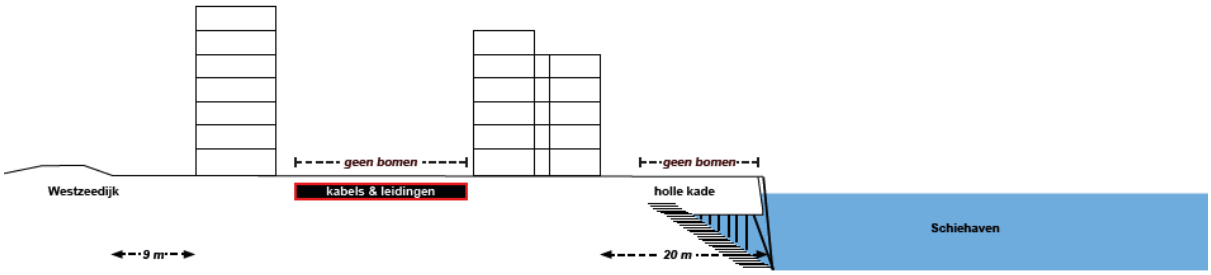
- Hoe zit het met de daken van al die gebouwen waar ik (wonend op de elfde verdieping) straks op kijk? Krijg ik straks uitzicht op een woud van zonnepanelen? Of wordt er ook hier aan groen gedacht in de vorm van dakbeplanting etc.?
- Worden er op alle daken zonnepanelen gelegd? Zo nee, waarom niet?

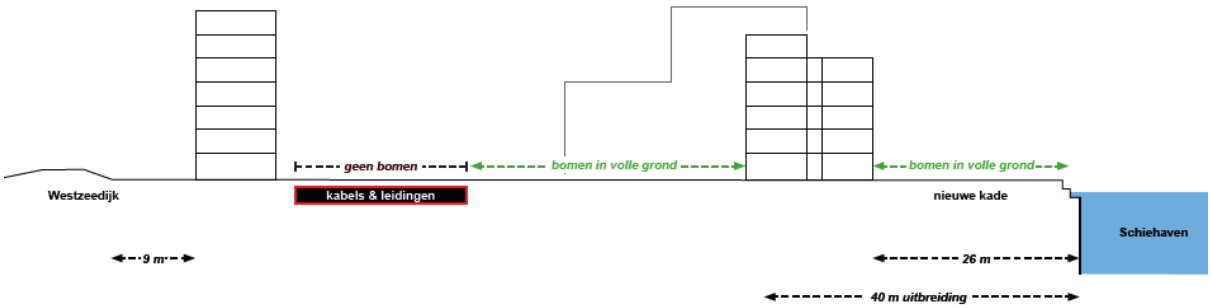
Rotterdam streeft naar het multifunctioneel gebruik van daken. Daken zijn in te zetten voor energieopwekking, groen en programma. Zie hiervoor ook: [Multifunctionele daken | Rotterdam.nl]
Dit zal ook in Schiehaven- Noord het uitgangspunt zijn. In het stedenbouwkundig plan zullen hier globale randvoorwaarden over worden opgenomen. De concrete uitwerking zal volgen bij de aanbesteding per bouwplot.

6.6 Bouw kade

- Waarom geen woonboten i.p.v. kade-uitbreiding?
- Hoeveel meter van de 40 meter nieuwe kade wordt bebouwd en omvat dit 1/3 van Schiehaven?
- Is er ook nagedacht om van de holle kade een volle kade zónder de extra 40 meter te maken, zodat de huidige ruimte reeds volledig kan worden benut en de haven niet opgeofferd dient te worden?
-

Woonboten dragen beperkt bij aan de wens om substantieel woningen toe te voegen. Daarnaast zorgen woonboten voor individueel plezier van het water, maar belemmeren ze het gebruik en het uitzicht bij een publieke kade
Het uitgangspunt is dat de eerste 26 m van het gedempte water nieuwe kade wordt en dat dit parkachtig wordt ingericht. Woningbouw is gemiddeld 12-14 m breed. Dat is daarmee dus het volgende deel waarvoor de demping wordt gebruikt.





6.7 Demping

- Is het al zeker dat er gedempt gaat worden?
- Bij een eerdere versie van de plannen zou de haven niet gedempt worden. Dat is nu anders, waarom?
- Zal de Schiehaven volledig gedempt worden, is er ook een plan met minder of zonder demping?
- Op welke plaats wordt de haven gedempt?
- Hoeveel meter wordt er gedempt, is dit maximaal 40 meter? En hoeveel water blijft er dan over?
- Hoe staat de mogelijke gedeeltelijke demping van de Schiehaven in relatie tot de nieuwbouwprojecten op de Loydkade en de gemaakte afspraken die er zijn met de projectontwikkelaar(s) daar? (Bijvoorbeeld maximale bouwhoogte Schiehaven-Noord)
- Hoe verhoudt het dempen van de haven zich met het Nationale plan Ruimte voor de rivier?
- Wat is de implicatie van het dempen van de haven voor de fauna daar?
- Bij een demping op deze plaats is er het risico van niet gesprongen explosieven uit de tweede wereldoorlog.
- Kan er niet in plaats van het water te dempen publieke ruimte drijvend op het water gemaakt worden?
- De gedeeltelijke demping van de Schiehaven begrijp ik niet. U blijft in de presentatie zeggen dat anders de kwaliteit van het wonen achteruitgaat, zonder enige onderbouwing.
- Waarom een deel van de Schiehaven dempen als je ook leidingen kan verleggen?? Amsterdam dempt toch ook geen grachten meer?!

De plannen voor de bebouwing van Schiehaven-Noord zijn in ontwikkeling en de beelden op 22 juni getoond laten de huidige stand van het plan zien. De plannen worden, mede op basis van de input en vragen naar aanleiding van 22 juni, verder uitgewerkt, verfijnd en verscherpt. Dit zal leiden tot een definitief stedenbouwkundig plan.
Uiteindelijk zal de gemeenteraad moeten beslissen of ze akkoord gaat met de herontwikkeling van dit gebied. De gemeenteraad zal hiertoe gefaseerd besluiten nemen. Eerst zal zij de grondexploitatie moeten vaststellen en daarna zal zij het bestemmingsplan moeten vaststellen. Aan het bestemmingsplan ligt een flora en fauna onderzoek ten grondslag. Als het bestemmingsplan is vastgesteld, staat de realisatie van Schiehaven-Noord vast.
De variant met- en zonder kade-uitbreiding is uitgebreid onderzocht. Hieruit blijkt dat met de kade-uitbreiding een kwalitatief veel beter plan gemaakt kan worden met meer groen, meer aantrekkelijke openbare ruimte en meer woningen. Door circa ⅓ deel van het havenbekken te dempen, wordt het mogelijk om een groen binnengebied te maken met bomen in de volle grond, waardoor de verblijfskwaliteit van de binnengebieden (en daarmee het woongenot) veel beter wordt. Hiervan zullen de direct omwonenden én de overige wijkbewoners profiteren, omdat deze binnenhoven openbaar toegankelijk worden. Door de kade-uitbreiding ontstaat ook de kans om een kwalitatief en aantrekkelijk waterfront te maken waar heel Delfshaven gebruik van kan maken.

Waarom wordt de kade gedempt?
Het water van de Schiehaven is nu 120 m breed. Het te ontwikkelen gebied kent veel belemmeringen (kabels en leidingen in de ondergrond, wind en geluidhinder vanuit de omgeving (Westzeedijk en de havenindustrie aan de zuidzijde van de Maas)), die zonder kade-uitbreiding veel moeilijker ondervangen c.q. ingepast kunnen worden. Door 1/3e van het water van de Schiehaven te dempen, blijft de sfeer en het karakter van de haven in stand maar ontstaat wel de kans om een kwalitatief beter plan te maken. De 40 m verbreding van het plot maakt dat er meer en vooral ook woningen met een betere kwaliteit kunnen worden gemaakt én dat er kwalitatieve en bijzondere openbare ruimte kan worden toegevoegd. In de binnenhoven kunnen door de verbreding bomen in de volle grond worden geplant. En de nieuwe kade biedt kansen om daadwerkelijk een relatie met het water te realiseren. In tegenstelling tot bestaande oude havenkades, ontstaat hier de kans om vanuit recreatie en gebruik een nieuwe kade te ontwerpen. Er zal veel ruimte zijn voor groen, verblijf en beweging.

De kade wordt 40 meter verlegd. Hiervan is 26 m toekomstig openbaar gebied. Ter vergelijking: de Westerkade is, inclusief rijweg, circa. 45m breed. De rooilijn van de toekomstige bebouwing komt dus ook op de nieuwe kade te liggen. Hierdoor krijgen de binnenhoven een bredere binnenmaat / meer ruimte voor groen (meer dan alleen de kabel en leidingenstrook). Voordat met de uitvoering van de kade-uitbreiding wordt gestart, zal het risico op de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven in de haven en op Schiehaven Noord nader worden onderzocht, aan de hand van bij de gemeente reeds aanwezig onderzoeksmateriaal. Als hiervoor aanleiding is, zal er aanvullend onderzoek worden gedaan.

7.1 Sportvelden

- Hoeveel m2 sportvelden omvat het huidige bestemmingsplan voor het gebied waar gebouwd zal worden? Wordt de huidige situatie uitgebreid of verkleind in de nieuwe plannen?
- Waar komen de sportvelden te liggen, in het gedempte gedeelte? En komen alle sportvelden terug (twee voetbalvelden en één basketbalveld)?
- Waarom worden de sportvelden op de huidige vorm alleen verplaatst en geen nieuwe indeling bedacht of nieuw design van de sportvelden?
- Kunnen de sportvelden verplaatst worden naar de velden naast Verhip en het Maastheater? (Er is nu al behoorlijk veel overlast van de velden. De ruimte tussen de Schiecentrale en de nieuwe gebouwen kan dan groen worden (park, met wat fitnessvoorzieningen, picknicktafel etc.) Bouwen naast Verhip kan niet door de leidingen, maar een voetbalveld kan wel?
- Komen er sportvelden met kunstgras of echt gras?
- Goed dat de voetbalvelden blijven/terugkomen, maar ze lijken nu vrij solitair in het plan. Het lijkt nu niet een mooi onderdeel van de openbare ruimte, maar alleen als buffer te fungeren.
- Wat betreft de sportvelden: deze worden zeer intensief gebruikt en vervullen een functie voor heel Rotterdam-West. Is er een garantie dat exact dezelfde hoeveelheid oppervlakte aan sportvelden terugkomt?

- We hebben zeer bewust een woning gekozen op bepaalde afstand van de sportvelden. Als deze verlegd worden naar de haven toe krijgen we deze overlast direct voor de deur en dat is onacceptabel. Nogmaals verplaats 2 sportvelden naar Schiemond!
- De sportvelden produceren best veel geluid. Door die te draaien krijgen de huidige bewoners van de Schiecentrale dus te maken met meer geluid. Merkwaardig, terwijl de nieuwe woningen "in de luwte" liggen.
- Waarom geen sport óp de daken, dit is internationaal al gebruik, creatief met ruimte omgaan?
- Sportvelden komen ingeklemd tussen de huidige bebouwing en nieuwe bebouwing, is er na gedacht over klankkast-effect en dus overlast voor de hele omgeving. En hoe wordt geluidsoverlast gemeten?
- Is er ook gedacht aan meer sportvoorzieningen dan alleen de huidige sportvelden?
- Waarom worden de sportvelden tussen de gebouwen gepropt in plaats van meer ruimte te geven aan de velden?
- Blijft het beheergebouw (nu in gebruik van TOS, Thuis op Straat) van de sportvelden behouden?
- Hoe lang kan tijdens de bouw geen gebruik gemaakt worden van de sportvelden en hoe worden de jongeren opgevangen?
- Meer woningen en geen uitbreiding van de drukbezochte sportvelden?? Hoe past dit in het beleid?

De huidige oppervlakte van de sportvelden blijft in het plan behouden. Wel wordt voorgesteld om de sportvelden 90 graden te draaien zodat er lucht blijft tussen de Schiecentrale en de nieuwbouw en zodat sport (op kunstgras) een relatie heeft met de Westzeedijk én met het water. De sportvelden blijven zichtbaar en toegankelijk voor alle omliggende wijken. Wanneer er op deze plek behoefte is aan het faciliteren van andere sporten dan voetbal en basketbal dan bestaat daartoe de mogelijkheid. Het beheergebouw van TOS moet plaatsmaken voor de nieuwe bebouwing. In het stedenbouwkundig plan is ruimte om in de nieuwbouw aan de sportvelden een ruimte voor de beheerder van de sportvelden op te nemen.
Tijdens de bouwfase zullen de sportvelden niet gebruikt kunnen worden. Daarom wordt de mogelijkheid voor tijdelijke sportvelden elders onderzocht.
Op andere plekken in de wijk bestaat daarnaast in de openbare ruimte nog de mogelijkheid om extra sportvoorzieningen toe te voegen.

7.2 Zwembad

- Is het dan mogelijk ter meerdere of mindere compensatie van de huidige bewoners in de nieuw te creëren kade een zwem(bad)voorziening aan te brengen, daar in de hele wijk geen zwemaccommodatie is? De enige mogelijkheid die er was bij Fitland op de Müllerpier is niet meer beschikbaar.
- Geeft zwemmen geen geluidsoverlast?
- Op de moodboards was een zwembad aan/in de rivier zichtbaar. Komt zoiets nu eindelijk ook in Rotterdam?

- Waarom presenteert de gemeente een zwemvoorziening terwijl die vervolgens als onveilig wordt getypeerd?

Het is interessant dit verder te onderzoeken. In volgende participatiesessies kan duidelijk worden in hoeverre dit vanuit de buurt wenselijk is. Daarnaast zal moeten worden uitgezocht hoe / wie dit zou kunnen exploiteren / hoe dit financieel haalbaar kan zijn.

7.3 Overige voorzieningen

- Komen er ook meer of grotere winkels en supermarkten?
- Komt er ook ruimte voor kunst en cultuur in de plint?
- Zijn jullie van plan om meer maatschappelijke voorzieningen te creëren voor het Lloydkwartier?
    - In het gebied zijn nu al extreem grote woningbouwprojecten gaande, waarvan de gevolgen steeds dichter bij de bevolking komen. (SAWA, Eden District, Stack, Lloyd Yard, Babel, enz.) Dat betekent meer huisartsen, kinderopvang, basisschool, Albert Heijn,
- Komen er ook scholen en kinderdagverblijven?
- Kunt u garanderen dat tzt geen drijvende horeca komt die de Schiehaven nog meer zal verkleinen? Ook info over Schiehaven-brug aub

In de omgeving van Schiehaven-Noord zijn, wellicht met uitzondering van de eerstelijns gezondheidszorg, in de basis voldoende voorzieningen aanwezig. Het is gewenst dat het nieuwe woongebied geen monotoon woongebied wordt, maar levendig door verschillende functies. Als gemeente bieden we hier ruimte voor door de plinten een gemengde bestemming te geven. Hiermee laten we ruimte voor verschillende invullingen in de toekomst.
Het op te stellen bestemmingsplan legt de beoogde bestemming en gebruik voor de eerstkomende 10 jaar vast binnen de grenzen van het plangebied. Na die periode heeft het dan zittende college van Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid de geldigheidsduur van het bestemmingsplan te verlengen, of op grond van nieuwe inzichten aan te passen. Dit laatste is inherent aan wonen in een stedelijke omgeving, waar nieuwe problemen en uitdagingen eerder om ingrijpen vragen dan in landelijk gebied. Garanties dat in dit geval de Schiehaven te zijner tijd geen drijvende horeca krijgt, kunnen daarom niet worden gegeven.

8. Participatie

- Hoeveel mensen hebben er in 2017 geparticipeerd en waren de onderzoeken van 2017 alleen gebaseerd op ideeën van bewoners?
- Zonder tweede (of derde) ontwerp is voor bewoners niet te beoordelen wat de betere optie is. Ik hoor nu de stedenbouwkundige zeggen dat de kwaliteit van de woningen dan lager wordt. Ik geloof dat niet zonder onderbouwing.

- Waarom wordt er niet eerst geluisterd naar de wensen (voor groen of behoud van de haven van de huidige bewoners? Waarom wordt er geen rekening gehouden met de impact van het plan op de woonkwaliteit van de huidige bewoners?
- Waarom worden de huidige bewoners pas zo laat betrokken bij het stedenbouwkundige plan?
- Begrijp ik nou goed uit de woorden van de projectleider dat het besluit om een deel van de haven te dempen al genomen is? Waartoe dient een participatieavond als dit het geval is?
- Zijn de toekomstige bewoners van de Lloydpier ook uitgenodigd voor de tweede participatieronde?
- Op welke manier is de visie afgestemd met bewoners uit Rotterdam en welke mogelijkheden zijn er voor meedenken over de bouw?
  Wordt de jeugd uit Delfshaven bij de plannen voor de sportvelden betrokken?
- De projectleider geeft aan dat mensen worden geïnformeerd. Wie informeert de mensen over de nadelige gevolgen en nadeelcompensatie? Wie is onze contactpersoon?
  Hoe kan ik mijn ideeën voor de wijk communiceren?
- Wordt er geïnventariseerd of bewoners van het Lloydkwartier 'zitten te wachten' op een verbinding met Schiehaven-Noord?
- In hoeverre wordt de zorg van de huidige bewoners (bijv. Lloydkade en Kratonkade) meegenomen in de ontwikkelingen rondom Schiehaven-Noord?
- De plannen zijn nog nooit eerder in deze omvang gepresenteerd. Op de digitale bewonersavond van 22 juni worden de plannen als nagenoeg voldongen feit gepresenteerd. De buurtbewoners aan de overzijde van de Westzeedijk zijn op de digitale bewonersavond van 22 juni bovendien pas voor het eerst bij deze plannen betrokken, terwijl de ontwikkeling pal voor onze neus plaatsvindt. Op grond van welke redenen zijn wij niet eerder betrokken?
- Hoe kunnen we als huidige bewoners betrokken worden bij de plannen en het nemen van de besluiten?
  Wanneer is de volgende informatiesessie?
- Waarom worden de huidige bewoners zo laat pas betrokken bij het stedenbouwkundige plan?
- Het zou interessant zijn om te inventariseren wie er vanuit de aangrenzende wijken 'plaats' wil maken door eigen grotere woning vrij te maken voor (grotere) gezinnen. Dat is nu onmogelijk door huidige prijspeil gecombineerd met superkleine woningen die aangeboden (ontworpen) worden (zie Litte C en Coolbase). Wij zitten op die manier 'klem' en willen best 'participeren' in meedenken over andere woonvormen! Wij willen meedenken, maar ook over de plek van de kade.

In 2017 zijn drie klankbordsessies en een informatieavond gehouden waar ongeveer 50 mensen op af zijn gekomen, zowel direct omwonenden vanuit de verschillende wijken als beroepsmatig of anderszins betrokken bij Schiehaven-Noord. We hebben de opgehaalde input uit deze sessies meegenomen in de uitgangspunten voor de planontwikkeling. Hopelijk herkent u dit in de plannen.

Hier wordt nogmaals opgemerkt dat de gepresenteerde tekeningen de stand van zaken van het planvoorstel van het gemeentelijke planteam weergeven. De tekeningen en het plan hebben nog geen formele status en moeten nog worden aangeboden aan het

gemeentebestuur. In eerste instantie moet het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen over het stedenbouwkundig plan dat de basis vormt voor het bestemmingsplan. In tweede instantie moet de gemeenteraad instemmen met het bestemmingsplan. De plannen kunnen formeel dus nog aangepast worden.
Het belang om hier te gaan bouwen is echter groot. Er is nu eenmaal weinig ruimte beschikbaar om woningen te bouwen in en rondom het centrum van Rotterdam. Schiehaven- Noord biedt een kans om een kwalitatief goed plan te maken dat wijken verbindt en een toegevoegde waarde kan bieden met het water.

De informatiebijeenkomst op 22 juni vormt voor velen de eerste gelegenheid om kennis te maken met de plannen voor Schiehaven-Noord. Na de zomer zullen nieuwe bijeenkomsten worden georganiseerd om de verdere ontwikkeling van het plan met u te delen en samen met u invulling te geven aan de inrichting van de openbare ruimte. Tevens is het de bedoeling om hierbij verslag te doen van de verwerking van alle vragen en opmerkingen, voor zover dat in dit document nog niet is gebeurd. Over de exacte vorm en data van deze bijeenkomsten informeren we u na de zomer.

9.1 Overlast

- Hoe kan in het ontwerp overlast worden ontmoedigd en prettig recreatief gebruik worden gestimuleerd? Ik hoop dat het gebied zoals gezegd zeer aantrekkelijk wordt gemaakt, zodat veel mensen ervan kunnen genieten. Ik hoop ook dat er in het ontwerp goed wordt nagedacht, om de plek onaantrekkelijk te maken voor overlastgevers. Dit is volledig mislukt bijvoorbeeld aan de plek helemaal op de punt van de Lloydkade, aan de zuidkant (maar ook bijvoorbeeld ten zuiden van het Kuehne en Nagelgebouw). Hier is dagelijks overlast van "chillende automobilisten". Denk aan lachgasgebruik, geluidsoverlast, afval uit autoraampjes gegooid (hele McDonalds menu's, Red Bull blikjes etc etc. Zoals gezegd dagelijkse basis. Het is vreselijk om te zien dat zo'n prachtige plek verpaupert. In mijn ogen is dit een stedenbouwkundige ontwerpfout. Hoe kunnen we dit probleem oplossen in het ontwerp voor Schiehaven-Noord?
- Het gebied moet toegankelijk zijn voor iedereen: Hoe wordt vuil op straat aangepakt? Nu worden door bezoekers van buiten de wijk afval van KFC, Pizzahut, Mc Donald’s achtergelaten op straat.
- Met sociale woongebieden komt ook armoedeproblematiek en verhoogde onveiligheid in de buurt. Hoe denkt u dit te kunnen rechtvaardigen voor bestaande bewoners? Momenteel is het schiereiland een veilige omgeving.
- Het waait daar inderdaad heel hard, is het dan niet juist slim om de wind al op het water te breken en niet zo open te laten?
- Waarom onderzoekt de gemeente niet de overlast die er nu reeds is vanwege het gebruik van de sportvelden en de daklozenopvang?
  Hoe lang duurt de bouwoverlast?
- Ik maak mij ook zorgen over de impact van het bouwproces. Het gebied aan de andere kant van de Westzeedijk kent nu al funderingsproblemen. Als ik de plannen zie dan gaat er veel geheid worden. Dat gaat impact hebben op de bestaande oude panden langs de Westzeedijk.

    - Is hier constructief rekening mee gehouden? Hoe gaat u proberen te voorkomen dat er schade ontstaat?
    - En als er toch schade ontstaat, hoe gaat u daarmee om? Er wordt nu gesproken over vergroening en biodiversiteit voor Schiehaven-Noord. Voor het plan aan de Parkhaven wordt ook gekeken naar vergroening. Wordt het gebied ertussen (Mullerpier) ook mee-vergroend? Nu flinke hittestress op deze pier door grote stenigheid van het gebied.
    - Raken de panden aan de Westzijdijk hun uitzicht kwijt?
- Is er onderzoek gedaan wat de bouw voor gevolgen heeft qua wind op de al bestaande gebouwen, denk aan de Schiecentrale?
- nav overlast, als er in zo'n havengebied grote groepen jongeren komen zitten dan is dat niet echt een feest. Er is het risico van veel galm en lawaai, rotzooi achterlaten, gegil en gedoe. Daar moet dus rekening mee gehouden worden
- De ambitie van de gemeente is een aangenaam leefklimaat creëren. In dit kader, wat zijn de plannen van de gemeente met de junkopvang? Deze is al jaren zeer ruim oververtegenwoordigd. Met al deze nieuwe gebouwen zijn ze straks helemaal niet meer weg te krijgen.
- Er wordt nagedacht over hoe de nieuwe bewoners het prettig kunnen hebben mbt wind, geluid, licht etc. maar wat doet u nu voor de huidige bewoners (de pioniers) om een goed leefklimaat te houden? De bewoners aan de Schiehavenkade gaan er in dit ontwerp ernstig op achteruit!!!! Op alle fronten. Hoe wordt daar over nagedacht?
- Welke materiaalkeuze stenen en bestrating? Geen zwart omdat dat juist warmte aantrekt en vasthoudt?
- Hoe lang zal er bouwoverlast zijn?
- Word er rekening gehouden met het klimaat en met name met de wind? Worden de nieuwe gebouwen zo ontwikkeld dat er minder last is van wind, met name rond de Albert Heijn?

Het is nu helaas zo dat in ieder geval een deel van de overlastgevers zich onbespied waant in het plangebied. Daarvan zal geen sprake meer zijn als er vanuit de woningen zicht is op de verschillende plekken in het plangebied. Eenmaal bewoond, is de verwachting dat de sociale controle in het plangebied toeneemt en dat daar enige preventieve werking vanuit zal gaan. Echter, een ander deel van de overlastgevers zal zich niet door de meer bewoonde wereld laten afschrikken. Tegen deze overlast zullen de reguliere middelen als handhaving en toezicht, maar ook opbouwwerk en hulpverlening moeten worden ingezet. Deze inzet gaat buiten het bestek van dit plan.
Aan de andere kant van het spectrum geldt dat Schiehaven-Noord valt binnen het stedelijk gebied. Dat betekent dat er relatief veel mensen in elkaars nabijheid komen en zijn en dat daarmee veel belangen gemoeid zijn. En met de bebouwing van Schiehaven-Noord zullen er eerder meer dan minder verschillende belangen met elkaar in aanraking komen. Belangen die soms ook met elkaar botsen, hetgeen in het meest extreme geval betekent dat één belang zal prevaleren boven het andere. Denk daarbij aan de sportvelden, die een grote aantrekkingskracht uitoefenen op sporters uit Rotterdam-West en daarbuiten. Sommige bewoners ervaren echter overlast van de geluidshinder veroorzaakt door de sporters. Maar de sportvelden krijgen wel een plek in het nieuwe plan. De gemeente doet zijn uiterste best om tegelijkertijd de overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken, maar helemaal te voorkomen is dit niet.

De bouw van de kade duurt circa 2 jaar, waarvan een groot deel bestaat uit het zetten van de nieuwe grond. We gaan uit van de bouw van circa 200 tot 250 woningen per jaar. In totaal komt dat neer op circa 8 jaar bouwen.

9.2 Geluidsoverlast

- Leuk plan maar het geluid van de sportvelden kaatst nu al tegen de Schiecentrale. Ramen open betekent dat je het letterlijk kan verstaan, zeker als de wind (= vaak) op de Schiecentrale staat. Met dit plan kan het geluid nooit meer weg en zal er dus altijd een soort geluidskoker ontstaan. De grote puien, onze enige raamvoorziening, kunnen dus niet meer open zonder extreme geluidsoverlast.
- De tegenstrijdigheid in deze presentatie is dat er gesproken wordt over geluid vanuit de haven, dat er nauwelijks is, terwijl huidige bewoners wel serieuze geluids- en gezondheidsoverlast hebben van de aanlegkade van het Havenbedrijf waar de gemeente niets aan doet. De tweede tegenstrijdigheid is dat gepleit wordt voor een sterke verbinding met het water terwijl het zicht op het water voor de huidige bewoners van aan de Westzeedijk door deze ontwikkeling juist wegvalt.
- Wordt de forse geluidshinder van de Westzeedijk, die op hoogte veel erger is dan op straatniveau, door het plan ook verminderd voor de bewoners uit de hoge gebouwen?
- Kom eens luisteren in de koker laad/losplaats bij AH. Ik kan letterlijk in de slaapkamer verstaan wat er gezegd wordt tijdens laden en lossen.
- Ook geven de sportvelden heel veel geluid. Dit wordt in het ontwerp wat jullie nu presenteren nog veel erger dan nu. Hoe gaan jullie daarmee om?
- Houden jullie er rekening mee dat de sportvelden niet dichterbij de huidige kadewoningen komen? Veel geluidsoverlast, dichterbij is echt geen optie.
- Zijn de volumes getest op geluidsbelasting? De bebouwing die er hoog bovenuit steekt heeft mogelijk geen geluidsluwe zijde.
- De sporters die op het veld komen zijn niet alleen 'losse' bewoners maar ook scholen en andere organisaties. ALLE groepen hebben regelmatig versterkte muziek (aangevraagd of niet). Dat geeft straks in het nieuwe ontwerp veel overlast. Ook de ruimte die er nodig is voor scholen om de velden te gebruiken is niet voldoende in het nieuwe ontwerp. Hoe gaan jullie dat straks meten, indelen etc?

Het concept-plan is doorgerekend op geluid. Bij de verdere ontwikkeling gaan we de geluidseffecten nader onderzoeken. De uitkomsten van geluidsonderzoeken worden gebruikt om het plan verder aan te scherpen en waar mogelijk brengen we verbetering aan. Geluidsoverlast van de sportvelden zullen we meenemen. Wellicht zijn er mogelijkheden om gunstige materialen te gebruiken. Ook wordt onderzocht of de bebouwing zo kan worden gevormd dat deze een gunstig of in elk geval geen ongunstig effect heeft op de geluidsoverlast.

9.3 Vervuiling

- Is er onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de grond?
- Is er in de haven onderzoek gedaan naar vervuild slib?

Op de gehele te ontwikkelen locatie zijn in het verleden bodem-milieu-onderzoeken gedaan. Bekend is dat er in de grond op verschillende plekken sprake is van (in sommige gevallen) forse verontreiniging. De bodem zal voor de start van de bebouwing moeten worden gesaneerd.
Ook van het slib in het havenbekken is bekend dat deze verontreiniging bevat. Voor het gedeeltelijk dempen van de haven is het nodig dat het slib wordt verwijderd. In verband met de aanwezige verontreiniging zal dit op passende wijze moeten plaatsvinden.

10.1 Omgeving

- Ik maak mij ook zorgen over de impact van het bouwproces. Het gebied aan de andere kant van de Westzeedijk kent nu al funderingsproblemen. Als ik de plannen zie dan gaat er veel geheid worden. Dat gaat impact hebben op de bestaande oude panden langs de Westzeedijk.
    - Is hier constructief rekening mee gehouden? Hoe gaat u proberen te voorkomen dat er schade ontstaat?
    - En als er toch schade ontstaat, hoe gaat u daarmee om?
- Worden de andere woningen die in het gebied gebouwd worden (Eden District, Babel&Lloydyard, Blok08, Stack en de zelfbouw) wel of niet meegerekend in de 50.000 woningen die tegen 2040 in Rotterdam bijgebouwd moeten worden?
- Komen er meer winkels in de buurt?
- Ik ben benieuwd hoe de aansluiting tussen Schiehaven-Noord en Oostkousdijk resp. IJzerstraat wordt gerealiseerd. Er ligt per slot van rekening een dijk tussen.
- Komt er een strand?
- Zijn er plannen voor horeca? Veilig en schoon?
- Hoe belangrijk en/of hoe groot is de kans dat de brug tussen Lloydpier en Schiehaven-Noord er komt?
- Wordt er gedacht aan een losloopveld voor honden? Er was er één, maar deze moest onlangs plaats maken voor een nieuw gebouw.
- Kan het braakliggend stukje grond rond Verhip niet ontwikkeld worden?
- Oh mooi die bollen, een nieuw buurtcentrum voor de wijk?
- Er is zo veel grond beschikbaar in Merwe4Hrhavens. Waarom dan huidige bewoners zo wegdrukken?
- Uit de presentatie tot nu toe blijkt niet dat aansluiting met omliggende wijken prioriteit heeft. Dat is zeer spijtig: de omliggende wijken hebben de verbinding nodig vanwege kansen én (grote) problemen
- Ik ben benieuwd hoe de aansluiting tussen Schiehaven-Noord en Oostkousdijk resp. IJzerstraat wordt gerealiseerd. Er ligt per slot van rekening een dijk tussen.
- Zijn er afspraken met VORM dat zij hun domein minder gesloten maken? (momenteel is het volledig omheind)

- Er is recent een mooi project gerealiseerd hier in de buurt (Little C). Lekker compact, geen stinkauto's, groen. Is dit ook wat de gemeente ziet voor Schiehaven-Noord? Wordt de toegang naar het Lloydkwartier ook aangepakt (huidige situatie)?

De gemeente onderzoekt ook andere locaties voor woningbouw, zoals het gebied Merwe-Vierhavens in Rotterdam-West en het gebied rond OV-knooppunt Prins Alexander. Op dit moment wordt er al volop gebouwd in Park 16Hoven, Katendrecht, de Lloydpier, het Maritiem District (Wijnhaven en omgeving) en op verschillende plekken in Hoogvliet en IJsselmonde. En ook op andere plekken in de stad wordt hard gezocht naar mogelijkheden voor woningbouw. Het kan echter jaren duren voordat nieuwe gebieden geschikt zijn gemaakt voor woningbouw. Daarom zoekt de gemeente ook naar kansen voor woningbouw in de bestaande stad. Denk bijvoorbeeld aan de transformatie van kantoren in woonruimte, zoals de bouw van woningen in het oude Postkantoor aan de Coolsingel, of de appartementen die gebouwd zijn in de voormalige kantoortorens van Europoint aan het Marconiplein. Voordat de gemeente akkoord gaat met de woningbouw vindt er eerst uitgebreid onderzoek plaats. Het is uiteindelijk de gemeenteraad die beslist of de plannen voor Schiehaven-Noord wel of niet doorgaan.

De ontwikkelingen in het Lloydkwartier tellen mee in de bouwproductie.

De aansluiting met Coolhaveneiland wordt verder uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan en het plan voor de openbare ruimte.

Een strand is vooralsnog geen onderdeel van de planvorming.

In de plinten zal ruimte zijn voor horeca. Positionering en afmetingen van de horeca zullen in verdere uitwerking concreet worden gemaakt.

De voetgangersbrug naar de Lloydpier is wenselijk voor verbetering van de lokale verbindingen. Zo'n brug maakt het mogelijk om het waterfront aan de Maas op grotere schaal te beleven. Daarmee vinden wij het als planteam belangrijk om deze verbinding op de agenda te zetten. Zie ook het succes van de 'hoerenloper, de Rijnhavenbrug'. Of de brug er daadwerkelijk komt en zo ja, wanneer is nog onduidelijk.

Specifieke plekken voor honden die los willen lopen vormen nu geen onderdeel van de plannen.

Verhip ligt in de beschermde zone van de waterkering. Hier mag niet meer in gebouwd worden. Zie ruimtelijkeplannen.nl.

De aansluiting met de omliggende wijken heeft zeker de prioriteit. Wellicht kan dit nog sterker verwerkt worden in het stedenbouwkundig plan.

Op termijn zoeken we naar een passende invulling van de parkeerbehoefte van VORM in de planvorming zodat hier ook kwalitatieve openbare ruimte ontstaat.

Little C is zeker een inspirerend project waar wij ook naar kijken.

11.1 Buitenruimte

- Waarom bouwen op een plek die hier eigenlijk te klein voor is?
- Is het niet zonde dat een evenemententerrein waar mensen uit allerlei wijken op af komen (festival, kermis) en dus zorgt voor 'verbinding' wordt opgeofferd?
- Wat is er zo bijzonder aan deze kabels dat er geen andere bestemming aan gegeven kan worden dan open lucht? Ik zie nergens anders in de buurt dergelijke onbewoonbare stroken?
- Hebben de binnengebieden een openbaar karakter of worden ze echt openbaar?
- Uitgangspunt van het plan is een gesloten bouwblok. Dat strookt toch niet met een ander uitgangspunt: openbaar groen?
- Zo'n kleine ruimte volbouwen geeft juist hittestress. Is dit effect onderzocht?
- Hoe komt u erbij dat de verbindingen met de achterliggende wijken slecht zijn?
- Hoeveel groene ruimte (m2) omvatten uw plannen? En hoe denkt u deze groene ruimte ook daadwerkelijk te verwezenlijken? De bestaande ondergrond is daarvoor niet geschikt.
- Mbt het "windrecht" van de molen van Delfshaven: Ik heb begrepen dat de aanwezigheid van de molen een beetje de reden is dat de eerste fase zoveel hoogbouw omvat. Nu lees ik toch her en der dat windrecht eigenlijk in de meeste gemeenten gewoon ondergeschikt gemaakt wordt aan ontwikkelingsplannen. Wat is de reden dat er hier zoveel rekening mee wordt gehouden? Afgezien van die molen (die overigens bijna altijd zuidwestenwind krijgt) is de logische indeling van de fases dat fase 1 de laagbouw krijgt en fase 2 de hoogbouw.
- De mensen uit omliggende wijken zijn hartstikke welkom, maar voor de huidige bewoners is er al niet genoeg buitenruimte, terwijl Eden, Sawa en andere nieuwe gebouwen nog niet bewoond zijn. Met ook nog extra bewoners op de nieuwe plot én mensen uit de andere wijken is er ook met de leuke inrichting van de openbare ruimte te weinig ruimte voor enige ontspanning buiten, dus dat plaatje van relaxen aan het water is weinig realistisch. Wat voor standaard hanteert de gemeente qua minimaal benodigde kwalitatieve, groene buitenruimte per inwoner voor een gezonde leefomgeving?
- Westerkade is een slecht voorbeeld: daar zijn net drempels gelegd.
- In het Entrepotgebied is eerder getracht een levendige woon- en verblijfsomgeving te creëren. Daar is men niet in geslaagd. Waarom werkt het straks wel in de Schiehaven-Noord?

Schiehaven-Noord biedt in de ogen van de gemeente een grote kans voor gebiedsontwikkeling. Vergelijk bijvoorbeeld hoe het relatief kleine plot van Little C tot ontwikkeling is gebracht en wat dat heeft opgeleverd.

Het evenemententerrein is niet locatie gebonden. Er wordt gezocht naar een passende plek in de stad. De kermis kan in 2022 nog op deze plek gehouden worden. Voor de periode daarna is de gemeente ook op zoek naar een passende oplossing voor de kermis. Deze hoeft niet noodzakelijkerwijs samen te vallen met een locatie voor een nieuw evenemententerrein.
Het klopt dat deze bundel kabels en leidingen behoorlijk uitzonderlijk is. Dit heeft zowel met

de geschiedenis als havengebied te maken, als met de doorgaande verbinding tussen west en centrum en met het feit dat het gebied lang onbebouwd was en daarmee ruimte bood voor veel infrastructuur.

Het binnengebied wordt echt openbaar. Zie bijvoorbeeld Java- eiland in Amsterdam; een besloten gebied dat openbaar toegankelijk is, zonder hekwerken of poorten.

Hittestress wordt voorkomen door groen de basis te laten vormen voor de openbare ruimte. Daarnaast zal het uitgangspunt voor de daken worden dat deze ook groen zullen zijn.

De publieke kade wordt 26 m breed. Daarna begint de bebouwing die weer aan een groen, openbaar hof ligt.

De bestaande ondergrond zit vol met kabels en leidingen. Hier kan wel gras en lage beplanting op groeien, maar geen bomen. De doorsnede laat zien welke ruimte er ontstaat bij het verbreden van de kade voor bomen en vol groen.

De dominante windrichting (vanuit het zuidwesten) is zo dat de ontwikkeling van Schiehaven-Noord de molen beperkt belemmerd. We zijn in gesprek met de provincie of er mogelijkheden zijn, gezien het belang om een kwalitatief goed plan te maken en te voorzien in voldoende woningen voor de stad, de molenbiotoop aan te passen. Dit is een proces dat langere tijd zal lopen.

Juist doordat er steeds meer woningen komen, hecht de gemeente Rotterdam erg aan kwalitatief goede publieke buitenruimte. Daarom wordt Schiehaven-Noord een integrale ontwikkeling waar de kwaliteit van de openbare ruimte voorop staat. Dit zal veel kwaliteit brengen voor zowel toekomstige bewoners als de huidige omwonenden.