

**Fieke Wennink
Leon van Hoof
Gedempte Zalmhaven 777
3011 BT Rotterdam**

**College van B & W
DS+V afdeling Vergunningen
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam**

**betreft: zienswijze tegen voorgenomen vrijstelling
kenmerk: 2007-2661-20**

Rotterdam 23 juni 2008

Geacht College,

Bijna vier jaar geleden hebben wij kennis genomen van een boekwerk genaamd Stedenbouwkundig Ontwerp Scheepvaartkwartier Zalmhaven (17-03-2004). Een boekwerk over de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor grote bouwontwikkelingen direct voor onze deur. Het boekwerk is opgesteld door bureau KCAP, de gemeentelijke dienst Stedebouw en Volkshuisvesting en LSI Project Investment.

Na vier jaar tevergeefs pleiten voor een open debat met ons en andere wijkbewoners over wat het meest wenselijk is voor het Scheepvaartkwartier en Rotterdam, start u met een positief principebesluit om medewerking te verlenen aan vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan (artikel 19/lid 1 procedure). U geeft ons nu de gelegenheid tot het formuleren van zienswijzen; een eerste stap in een lange, formele procedure.

Wij zullen hieronder onze argumenten geven waarom wij van mening zijn dat u er goed aan doet geen vrijstelling te verlenen. Maar wat ons het meest dwars zit, is dat de gemeente met haar publieke verantwoordelijkheid niet in staat is een gebleken tot een fatsoenlijke, open dialoog met ons en onze medebewoners die even verontrust zijn over deze bouwplannen. Het plan van de ontwikkelaar lijkt de gemeente te zijn overkomen.

Scheepvaartkwartier: onze prachtige wijk verdient een beter plan

12 jaar geleden zijn wij in het Scheepvaartkwartier komen wonen en we hebben de wijk de afgelopen jaren zien groeien en veranderen. Groeien door onder andere nieuwbouw van de Hoge Heren, de Hoge Erasmus en de Havenbaron. Veranderen door bijvoorbeeld de verbouw van de winkels/kantoren Vasteland, het Westelijk Handelsterrein, het hotel Philadelphia en de vestiging van veel nieuwe restaurants. Het is juist de zorgvuldige combinatie van historisch (beschermd) stadsgezicht en toegevoegde nieuwbouw die het Scheepvaartkwartier een gewilde wijk maken. Wij zijn nog steeds trots op het gebouw waarin wij wonen: mooi aangesloten aan de Scheepstimmermanslaan (4 hoog) en daarna oplopend en fraai geleed tot 10 bouwlagen.

Toen wij ons appartement kochten, hebben we natuurlijk geïnformeerd naar het bestaande bestemmingsplan en mogelijke ontwikkelingen. De kantoorpanden van Smit en Nedlloyd (nu Zalmhaven geheten) waren nog in gebruik.

Eind 2004 kregen we via de Stichting Wijkbelangen Scheepvaartkwartier informatie over een stedenbouwkundige studie die gedaan was voor deze locatie. Een grote bouwontwikkeling (nagenoeg 100.000 m² op 1,4 hectare) die veel vragen oproep. Maar ook, op onderdelen, positieve reacties. Wij hebben actief deelgenomen aan een groep bewoners die met de gemeente en ontwikkelaar de discussie aan wilde gaan over deze randvoorwaarden.

Dit bleek niet mogelijk omdat 'er nog geen plan was' (gemeentelijke reactie). Ondertussen werd natuurlijk gewoon doorgewerkt aan de plannen. In de ruimtelijke onderbouwing stelt de ontwikkelaar terecht dat er 'sinds 2003 intensief en zorgvuldig met verschillende diensten van de gemeente is samengewerkt om te komen tot een plan dat past bij de ambitie van zowel de gemeente als de initiatiefnemers'.

In 2006 werd het plan in de Welstandscommissie gepresenteerd en daarmee openbaar. Het plan bleek op alle onderdelen in vergelijking met de stedenbouwkundige randvoorwaarden van 2004 enorm vergroot te zijn. Verdichting leek eerder een doel dan een middel te zijn. Opnieuw was de reactie van de gemeente, dat er nog geen standpunt was ingenomen want het was per slot van rekening een particulier plan.

Wie bepaalt de maat en wie heeft de regie, vragen we ons af.

Voor ons is een ding duidelijk: onze wijk en alle Rotterdammers die genieten in het Scheepvaartkwartier verdienen een beter plan. Dit opgepompte plan negeert de subtiële balans tussen rivieroeverlocaties en een beschermd stadsgezicht.

Een immens particulier bouwplan vraagt gemeentelijke randvoorwaarden en regie

De projectontwikkelaars hebben op eigen risico de betreffende kantoorpanden gekocht. Risico's inschatten en nemen is hun vak. De gemeente moet randvoorwaarden formuleren en heeft als basis het vigerende bestemmingsplan. Zij heeft de taak een zorgvuldige belangenafweging te maken. En na deze belangenafweging maakt ze een keuze om al dan niet het bestemmingsplan aan te passen.

Wij kunnen nergens uit opmaken dat u uw taak serieus hebt genomen. Wij mochten er logischerwijze vanuit gaan dat het boekwerk, dat mede door u aan ons in 2004 is verstrekt, de stedenbouwkundige randvoorwaarden waren. Echter, in de schriftelijke beantwoording van de vele vragen op de tumultueuze informatie-avond van 18 april lezen we: "De studie van KCAP uit 2004 betrof een eerste verkenning en heeft niet als randvoorwaarden gefunctioneerd bij de planvorming". We lezen ook dat het aantal woonlagen zo sterk is toegenomen door "een optimalisatie van de stedenbouwkundige uitgangspunten". En de wethouder schrijft op 2 juli 2008 aan een medebewoner: "De ds+v heeft de stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd".

Er zijn dus stedenbouwkundige uitgangspunten, die met de ontwikkelaar kunnen worden geoptimaliseerd, maar die niet met omwonenden bediscussieerd kunnen worden. Daarom waren we extra benieuwd naar de stukken die bij het vrijstellingsplan zitten. De ontwikkelaar heeft allerlei onderzoek gedaan en een ruimtelijke onderbouwing laten opstellen. De gemeente volstaat met een korte brief met feitelijkheden en één oordeelvormende zin: "Wij onderschrijven de ruimtelijke onderbouwing zoals die door u (= ontwikkelaar) is overlegd".

Wij constateren op de eerste plaats dat u de onderbouwing van de ontwikkelaar zonder meer tot de uwe hebt gemaakt en dat u daarmee voorbij gaat aan een evenwichtige belangenafweging. Sterker nog, de belangen van ondernemers en bewoners uit het Scheepvaartkwartier zijn voor u niet zwaarwegend genoeg om hiernaar actief te informeren en deze zichtbaar te laten meewegen in uw besluit .

We hebben ook kennis genomen van de discussies en zorgen bij de Centrumraad en diverse gemeenteraadsleden over het te laat of helemaal niet meewegen van bewonersbelangen bij bouwplannen. U bent daarvan als geen ander op de hoogte. Een brede meerderheid in de gemeenteraad wil een protocol voor een zorgvuldiger procedure.

Wij constateren op de tweede plaats dat u de kans heeft dit protocol bij dit plan toe te passen. U kiest er echter voor, wetende dat dit er aan komt, om dit plan nog snel in procedure te brengen. Naar onze mening een keuze die teveel neigt naar het private belang van de ontwikkelaar.

Op basis van deze niet volledige belangenafweging behoort u volgens ons geen vrijstellingsprocedure te starten.

De ruimtelijke motivatie

Waarom u dit een wenselijke ontwikkeling voor het Scheepvaartkwartier vindt, moeten we dus lezen in de Ruimtelijke Onderbouwing van BRO.

Wij hebben hierop de volgende kritiekpunten:

- Noch het parkje, noch het Willemsplein vallen binnen het projectgebied en “worden dus verder buiten beschouwing gelaten”. Als u een plan moet beoordelen op zijn bijdrage aan levendigheid en leefbaarheid, kunt u niet alleen naar het bouwwerk kijken, maar moet u juist ook kijken naar de omgeving en het openbaar gebied; nota bene uw specifieke verantwoordelijkheid als gemeente.
- “In nauw overleg met de gemeente zijn de eerste schetsen voor de inrichting van het openbaar gebied gemaakt “. Deze liggen niet ter inzage en dus kunnen belanghebbenden nu geen afgewogen oordeel vellen.
Wat we wel kunnen opmaken uit de bouwtekeningen is dat het bestaande groen kleiner wordt. Dit wordt nergens gemotiveerd. Wij maken ons ernstig zorgen over de aandacht voor groen en openbaar gebied. Het lijkt nu het restgebied te zijn wat als laatste opgevuld wordt, terwijl een goed plan ons inziens start met een analyse van openbaar gebied, routes, functies en beleving.
” Voor een efficiënte realisatie met meerdere bouwstromen is met de gemeente besproken dat het toekomstige park als bouwplaats zal worden ingericht” lezen we in uw schriftelijke beantwoording van de vragen van de informatie-avond van 18 april. Dit doet het ergste vrezen.
- Er zal gebouwd worden met “binnenstedelijke dichtheden”. Dat mag u wel wat specifiek maken. Het is zeker niet ongebruikelijk om een verhouding bouwmassa / projectgebied aan te geven. Wat ons verbaast is dat nergens in de onderliggende stukken een totaalbouwwolume wordt vermeld. In 2004 was dit al bijna 100.000 m² bvo, nu ligt het er fors boven. Maar hoeveel blijft gissen.
Ook navraag bij de gemeentelijke diensten leverde aanvankelijk geen informatie op. Een forse omissie in de ruimtelijke onderbouwing. En in uw afweging, want ook u heeft een procedure in gang gezet zonder totaalbeeld.

Op de valreep (23 juni) ontvingen we aanvullende gegevens. Wat in 2004 gepresenteerd werd als een zorgvuldige, gezamenlijke stedenbouwkundige studie van gemeente en ontwikkelaar, blijkt in omvang in 4 jaar tijd eenvoudigweg verdubbeld te zijn. Geen woord lezen we in de ruimtelijke onderbouwing over deze verdubbeling; waren de uitgangspunten van 2004 niet goed, te iel voor de omgeving? Nee, er wordt net gedaan alsof er nooit uitgangspunten zijn geformuleerd.

Voor u even het overzicht

	2004	2008
Toren	22.000 m ²	54.450 m ²
“laagbouw”	45.200 m ²	97.800 m ²
Kantoren	32.000 m ²	36.000 m ²
Totaal	99.200 m ²	188.250 m ²

- Het onderdeel Verkeer en parkeren is uiterst gebrekkig onderbouwd. Terwijl de verkeerstellingen nog gehouden moeten worden, brengt u het plan al in procedure. En dat na een voorbereidingstijd van bijna 4 jaar. Wij kunnen dit niet anders zien als een bagatellisering van de grote zorgen bij ons en talloze bewoners en ondernemers met ons, over de toekomstige bereikbaarheid. Het voert te ver om alle kritiekpunten op de verkeerskundige onderbouwing hier op te sommen, maar je hoeft geen expert te zijn om vraagtekens te zetten bij een toename van 9% als het aantal woningen met 65 % toeneemt. Wij vragen u dan ook eerst zelf onafhankelijk een gedegen verkeersonderzoek te doen, met voor iedereen verifieerbare uitgangspunten en resultaten alvorens een beslissing te nemen in de vrijstellingsprocedure. De toenemende congestie is “een vraagstuk van stedelijk belang, waarvoor ook op dat niveau maatregelen moeten worden verkend en afgewogen”. Aan u om hier tijdig met maatregelen te komen. Zonder verdere informatie hierover, vinden wij het principe-besluit voor vrijstelling van zo’n immens bouwplan zeer voorbarig.
- Wat we onder hoogbouw verstaan is relatief, zeker in Rotterdam. Maar het wordt pijnlijk als bouwmassa wordt weggemoffeld in verhullend taalgebruik. In de ruimtelijke onderbouwing wordt eerst de Maastorenflat als hoogbouw getypeerd (terecht), om daarna het bij het bouwplan eufemistisch over ‘laagbouw’ te hebben bij een nog hoger bouwvolume. Ook de legitimatie van de hoge toren rammelt. Rotterdam heeft een bestaand Hoogbouwbeleid, waaruit blijkt dat deze toren beter past bij het centraal station dan aan de Zalmhaven. Dat vinden wij, maar ook de opstellers van dit Hoogbouwbeleid. In de ruimtelijke onderbouwing staat geen enkel argument om hier nu van af te wijken.
- Het nieuwe kantoorgebouw van 36.000 m² (12 % meer dan in 2004) wordt nauwelijks beargumenteerd. Wij vragen u toch echt om een argumentatie om een kantoorgebouw te vervangen door een kantoorgebouw op een locatie (het Willemsplein) die met name in avonduren en weekenden aan levendigheid moet winnen. De oude kantoren worden getypeerd als “verouderde kantoorkolossen” (de beide kantoren zijn 5 à 6 lagen hoog), terwijl het nieuwe “een markante kantoorlocatie” wordt genoemd (16 lagen). Dit vinden wij geen argumentatie, maar een doelredenering. Als een pleidooi vanuit de ontwikkelaar begrijpelijk, maar omdat u deze argumentatie nu als uw eigen argumentatie beschouwd, volgens ons niet

passend.

- Over de schaduwwerking wordt geconcludeerd dat die beperkt is. Wij hebben kennis genomen van de onafhankelijk bezonningsstudie in opdracht van Zalmhaven 2030 en dan maken we toch ernstig bezwaar tegen dit understatement.
In de herfst en de lente is de schaduwwerking voor ons appartement bijzonder fors, in de wintermaanden bijna totaal. Wij genieten in de wintermaanden (en ook in herfst en lente) van diep invallende zon in ons appartement. De architect van ons complex heeft ons uitgelegd dat deze passieve zonne-energie een bewust ontwerppunt is geweest bij het gebouw Zalmhaven. In de zomer geen zon in het appartement door de balkons, in de andere jaargetijden juist wel. Juist in deze tijd van klimaatbewustzijn en een ambitieuze klimaatdoelstelling van Rotterdam, mag dit aspect niet weggemoffeld worden; het zou juist een centrale plek in de ruimtelijke onderbouwning moeten krijgen.
- Dat er bij ons op de hoek met de Zalmhaven sprake is van 'een slecht windklimaat' is een feit; we zijn ervaringsdeskundigen. Bij de bouw van de Hoge Heren is nog verzekerd dat met aanpassingen aan het gebouw deze windhinder gereduceerd kon worden. De praktijk wijst anders uit.
Het windonderzoek stemt niet optimistisch. We kunnen een 'veranderend' windklimaat verwachten: het wordt dus erger. Maar, de norm wordt nergens overschreden wordt meteen opgemerkt. Nu zijn wij geen specialisten in windonderzoek, maar als ervaringsdeskundigen weten we wel wat de huidige windhinder is. Op een verslechtering zit niemand te wachten en dat mag u dan ook niet toestaan.
- De financieel-economische haalbaarheid is een onderbouwning van welgeteld vijf regels; de marktpartijen zeggen dat het goed zit, de gemeente loopt geen risico en volgt blind de marktpartijen. Het mag best zo zijn dat deze partijen zeggen dat ze er vertrouwen in hebben, maar dat ontslaat de gemeente niet van haar plicht om een eigen analyse te maken. Wat betekent dit bouwvolume voor andere projecten in de stad? Kan de appartementenmarkt dit allemaal wel aan? Welk segment van de beperkte Rotterdamse appartementenmarkt wordt bediend met dit plan? Waarom zoveel plannen gelijktijd? Iedere Rotterdammer vraagt zich dit af als je alle nieuwe bouwplannen in het centrum op een rij zet.
Een algemene verwijzing naar de Stadsvisie ("Meer wonen in het centrum") is veel te algemeen om te dienen als onderbouwning. Het minste wat van u als gemeente gevraagd mag worden, is een eigen marktanalyse op te stellen voor dit omvangrijke plan en haar consequenties voor andere plannen. Wij missen dit aspect volledig bij de onderbouwning.
- In het plan wordt ruimte gereserveerd voor horeca, een winkelruimte of andere commerciële ruimten. Dit zou het plan meer moeten laten zijn dan een nieuw groot kantoorgebouw en heel, heel veel appartementen. En belangrijker; het zou levendigheid op straatniveau moeten stimuleren.
We lezen in uw schriftelijke beantwoording op de vragen van de informatie-avond van 18 april 2007: " Er is ruimte voor andere functies gereserveerd in het kopblok aan het Willemsplein. (..) Welke functie dat precies zal worden is nog niet bekend. Wij zullen ons inspannen om een passende 'leuke' functie daarvoor te zoeken. Garanties zijn er niet. " Wij hebben in onze wijk al de nodige ervaring met wenselijke plintvulling met

“leuke” functies. We wijzen op het beoogde grandcafé in de Hoge Heren (door Vesteda betrokken als kantoorruimte), op de plinten van de Westerstraat, van de Houtlaan (zes jaar leegstand).

Natuurlijk kunt u geen garanties geven voor specifieke functies. Dat regelt de markt. Maar wij missen uw analyse hoe u het Willemsplein meer wil laten worden dan het huidige busparkeerterrein. Dat regelt de markt niet voor u. U heeft daarvoor het planologisch instrumentarium en uw middelen om het openbaar gebied aan te pakken. Wij missen voorstellen op beide terreinen. Als u dat ook niet van plan bent, moet u ook geen plaatjes presenteren van grand cafés die er toch niet komen.

Wij hebben u een aantal belangrijke redenen gegeven om de vrijstellingsprocedure voor dit bouwplan niet door te zetten. U heeft zelf kunnen constateren dat de bewoners van het Scheepvaartkwartier niet tegen nieuwbouw zijn. Wij zijn echte binnenstadsbewoners, hebben een Rotterdamse mentaliteit van aanpakken en staan klaar om meer te werken aan een beter plan.

We zijn echter erg geschrokken van een totaal gebrek aan communicatie, waardoor een bouwplan om onverklaarbare redenen (of is de financiële haalbaarheid voor de ontwikkelaar echt het enige belang in uw afweging?), opgepompt is tot proporties die vloeken bij de maat en karakter van onze wijk.

Deze rijdende trein kan eenvoudig gestopt worden; u heeft dit volledig zelf in de hand.

Met vriendelijke groet

Fieke Wennink
Leon van Hoof