

Zienswijze Stichting BIS – Zalmhaven 2030
Kenmerk 2007-2661-20

Aan College van Burgemeester & Wethouders van Rotterdam
Afdeling Vergunningen
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

Kenmerk 2007-2661-20

Rotterdam, 25 juni 2008

Zienswijze Stichting BIS – Zalmhaven 2030 op bouwplan Zalmhaven.

Geacht College van Burgemeester & Wethouders,

In deze zienswijze willen wij onze zorgen uiten over het Bouwplan Zalmhaven dat u ter visie heeft gelegd.

Wij zullen deze zienswijze ondersteunen met een visuele presentatie bij de hoorzitting, die vooralsnog gepland is op 17 juli 2008.

In verband met het feit dat deze datum voor veel mensen in hun vakantie valt, en omdat ook direct aansluitend het reces begint, verzoeken wij u met klem de hoorzitting te verzetten tot na het reces.

Gezien de ingrijpende gevolgen van het onderhavige bouwplan voor onze woonomgeving is het van groot belang dat zoveel mogelijk indieners van zienswijzen bij de hoorzitting aanwezig kunnen zijn.

Inhoudsopgave

1.	Stichting BIS – Zalmhaven 2030	1
2.	Doel van de zienswijze van Zalmhaven 2030	1
3.	Opzet van de zienswijze	1
4.	Het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk	2
5.	Bestemmingsplan Het Nieuwe Werk	3
	a) Bestemmingsplan verouderd	3
	b) Toepassen artikel 19 WRO niet democratisch	3
	c) Vrijstelling artikel 19 WRO toets aan beleidsnota's gemeente	4
	d) Steen versus mensen	5
	e) Planschade	6
6.	Het welstandsadvies en de koepelnota Welstand	6
7.	Bouwbesluit, bouwverordening en welstandseisen	7
	a) Daglicht en bezonning	7
	b) Externe Veiligheid, ontsluiting, hulpdiensten	7
	c) Afwatering en stadsverwarming	8
	d) Parkeernorm	8
	e) Rooilijnen en ruimtebeslag	8
	f) Bodem	9
	g) Ontsluiting, verkeer	9
	h) Milieueisen en fijnstof	9
	i) Archeologische vondsten	10
	j) Geluid	10
	k) Groen, bomen en dieren	10
	l) Windhinder	11
8.	De woning- en kantorenmarkt	12
9.	Dringend verzoek aan het gemeentebestuur	12

Bijlagen

Handtekeningen

Stichting BIS – Zalmhaven 2030

VVE De Zalmhaven

VVE en bewonersvereniging De Hoge Heren

VVE De Hoge Erasmus

VVE De Havenbaron, De Hoge Heren

Particuliere eigenaren

1. Stichting BIS – Zalmhaven 2030

Het eerste gebouw in de gedempte Zalmhaven is in 1996 opgeleverd. Daarna volgden achtereenvolgens de Hoge Heren, de Hoge Erasmus en de Havenbaron. Dat betekende een verdubbeling van het aantal inwoners van dit gebied. Voordien was het vooral een zakenwijk. De stichting Bewoners Initiatieven Scheepvaartkwartier (BIS) is 30 juli 2002 opgericht door bewoners en Verenigingen van Eigenaren van de nieuwe appartementcomplexen in het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk met het doel het leefklimaat in de wijk te bevorderen. Daartoe zijn door betrokken (nieuwe) bewoners verschillende activiteiten ondernomen zoals het realiseren van een kinderspeelplaats en het plaatsen van twee beelden in het parkje op de Gedempte Zalmhaven, en het organiseren van een wijkfeest onder de Erasmusbrug. Deze activiteiten zijn gesubsidieerd door de Centrumraad. Bij de eerste signalen over nieuwbouw in de Zalmhaven, de studie van KCAP en dS+V (2003), heeft een kerngroep binnen de stichting geprobeerd de ontwikkelingen te volgen en te beïnvloeden. Dat was een eenzijdig avontuur. In 2005 is een enquête gehouden onder bewoners van alle wooncomplexen. Er zijn brieven gestuurd namens alle VVE's, regelmatig informatiebijeenkomsten gehouden voor bewoners. Een volledig dossier van alle activiteiten is bij het secretariaat beschikbaar. De kerngroep stemt regelmatig af met de stichting Wijkbelangen Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk.

Alle initiatieven bleven zonder het gewenste resultaat. De gemeente heeft de kerngroep niet betrokken bij het ontwikkelingsproces.

Op 18 april 2007 presenteerde de gemeente het resultaat van de planvorming als een 'fait accompli' aan de (geschrokken) inwoners van het Scheepvaartkwartier, die in groten getale waren toegestroomd.

De kerngroep heeft daarna, om redenen van herkenbaarheid onder de naam Zalmhaven 2030 een groot aantal activiteiten ondernomen om alsnog invloed uit te oefenen op de besluitvorming over het bouwplan dat, vergeleken met de studie uit 2003, in programmatische omvang meer dan verdubbeld was. Bewoners uit alle wooncomplexen volgen de ontwikkelingen via de website www.zalmhaven2030.nl, die wordt gehost door een eigenaar in de Hoge Heren.

2. Doel van de zienschwizje van Zalmhaven 2030

- Zalmhaven 2030 wil een constructieve bijdrage leveren aan het leefklimaat van Rotterdam Centrum, in het bijzonder in het Scheepvaartkwartier. Tegen nieuwbouw op de onderhavige locatie hebben wij in principe geen bezwaar. Echter, de voorliggende plannen vormen een aantasting van het woongenot voor oude en nieuwe bewoners. Ze passen in het geheel niet bij de aard en de schaal van deze wijk en betekenen een op alle punten verslechtering van het leefklimaat en de bereikbaarheid van deze wijk. In deze zienschwizje zullen wij dat overtuigend aantonen.
- Tevens plaatsen wij kanttekeningen bij de wijze waarop de plannen tot stand zijn gekomen en de rol van de gemeente daarbij.
- Wij begroeten graag nieuwe bewoners en bedrijvigheid in het Scheepvaartkwartier, maar zijn er diep van overtuigd dat de voorliggende plannen van tafel moeten om het kwalitatief hoogwaardige stedelijk woon-, werk- en verblijfklimaat te realiseren waaraan Rotterdam behoefte heeft.
- Wij verzoeken het gemeentebestuur van Rotterdam met klem het verzoek om vrijstelling voor het bouwplan Zalmhaven niet te honoreren.

3. Opzet van de zienschwizje

1. Allereerst volgt een korte typering van de geschiedenis en status quo van het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk. De huidige situatie wordt vergeleken

met de toekomstige als het bouwplan wordt uitgevoerd. Ontwikkelingen die nu al in gang zijn gezet spelen daarbij ook een rol.

2. Vervolgens geven wij onze bezwaren tegen het bouwplan en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing, technische onderzoeken en rapportages.
3. Weliswaar is nog geen bouwvergunning aangevraagd, wij anticiperen in deze zienswijze op de juridische kaders die hiervoor van belang zijn zoals de Woningwet, de Wet Ruimtelijke Ordening: artikel 19, het Bouwbesluit, de gemeentelijke bouwverordening en relevante beleidsnota's van gemeente, provincie en Rijk.

4. Het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk

Het Scheepvaartkwartier/Het Nieuw Werk is een van de weinige plekken in Rotterdam waar de 19^e eeuw nog betekenis heeft. Tot medio jaren negentig werd er meer gewerkt dan gewoond. Na demping van de Zalmhaven is een aantal appartementcomplexen toegevoegd, waardoor een exclusief stukje stedelijk woongebied in het centrum van Rotterdam is ontstaan. De panden aan de Scheepstimmermanslaan, het Westelijk Handelsterrein, de Veerhaven en het (bijna gerenoveerde) Atlantic House worden door de gemeente gekoesterd, zoals blijkt uit lovende woorden hierover in de Stadsvisie.

De massaliteit van het nieuwbouwplan overschaduwde dit beeld totaal. Er wordt een complete wijk van beton en steen geplaatst op een postzegel in een kwetsbare wijk: een buitendijks schiereiland, waar de komst van nieuwe bewoners en de vele bezoekers nu al zorgt voor problemen met de bereikbaarheid.

De projectontwikkelaar is inconsistent in het benoemen van de locatie voor het bouwplan. In de onderbouwing wordt verwezen naar de gemeentelijke randvoorwaarden voor hoogbouwlocaties in het rivierengebied, maar in de eerste zin van de samenvatting van de ruimtelijke onderbouwing schrijft men: "Aan de Gedempte Zalmhaven en de Houtlaan in het scheepvaartkwartier te Rotterdam zal een woon- en kantoorcomplex worden gerealiseerd." (pag. 3 BRO)

In de ruimtelijke onderbouwing ontbreken de inpassing en betekenis van dit bouwplan voor de bestaande wijk. Ook de gemeente blijft wat dat betreft ernstig in gebreke. Wij hebben op grond van gegevens van het CBS vastgesteld dat door het bouwplan Zalmhaven alleen, het aantal woningen toeneemt met 65% van het huidige aantal.

Consequenties van Bouwplan Zalmhaven	Nu	Mutatie	Straks	Toename %
Aantal woningen	835*	545	1380	+ 65%
Aantal inwoners	1760*	>1000	>2760	+ 65%

* bron CBS

Bovenstaande cijfers zijn *exclusief* de appartementen die nu in aanbouw zijn en andere ontwikkelingen die van invloed zijn op het ruimtebeslag:

- Appartementen in aanbouw in het VOPAK gebouw (Westerkade/Kievitslaan): + circa 100
- Ontwikkeling van Atlantic House en de verbinding met de Havenbaron (Scheepstimmermanslaan/Houtlaan): + totaal circa 80

De wijk kent een groot en groeiend aantal bezoekers als gevolg van:

- De groei van Spido (verwachting toename 20.000 bezoekers per jaar), de snelboot, de watertaxi's en in de toekomst het in ere herstellen van het pendelbootje naar Katendrecht.
- De opening van Rotterdam Experience onder de Erasmusbrug met als verwachting honderdduizenden extra bezoekers.
- De wijk is uitgaansgebied en evenementenlocatie.
- De parkeergarage onder de Erasmusbrug.

5. Bestemmingsplan Het Nieuwe Werk

Het ingediende plan is in flagrante strijd met het vigerende bestemmingsplan Het Nieuwe Werk, waarin de nieuwbouwlocatie zich bevindt. Dit bestemmingsplan dateert uit 1993 (artikel 44 Woningwet lid c). Daarom wordt een artikel 19 WRO procedure gevolgd. In de Inleiding van de Ruimtelijke Onderbouwing (BRO) lezen wij dat de plannenmakers al in 1993 zijn begonnen met plannen maken, in nauw overleg met de gemeente:

“Het totale project betreft een gezamenlijke ontwikkeling van Zalmhaven C.V. (appartementen) en LSI Zalmhaven Office Development B.V. (kantoor), uiteraard in samenwerking met de gemeente Rotterdam. Al sinds 1993 worden plannen ontwikkeld voor genoemde locatie. Op dit moment zijn alle betrokken partijen zover dat een aanvraag voor vrijstelling kan worden ingediend.”

In 2001 werd een vrijstellingsverzoek voor een bouwhoogte van 70 meter voor de Havenbaron aan de Houtlaan afgewezen, onder verwijzing naar het bestemmingsplan en slechts ingestemd met 'binnenplanse' vrijstelling. Ook het bouwplan uit de zogenaamde KCAP studie uit 2003 past nog redelijk binnen het bestemmingsplan, al is al wel een artikel 19 WRO procedure nodig voor de toren.

Het nu voorliggende plan is ruim vier jaar later uitgedijd tot een kolossaal plan, een verdubbeling van het volume van de KCAP studie; de "laagbouw" is meer dan 60 meter hoog, veel hoger dan de Havenbaron. Op een fractie van het oppervlak van het Scheepvaartkwartier wordt een hele wijk toegevoegd. Een ingreep die grote consequenties heeft voor de omgeving en juist daarom vanuit die consequenties moet worden gezien. Een bestemmingsplan biedt nu juist het kader om projecten in samenhang te beoordelen. Niet voor niets worden de eisen in de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening krachtiger met als doel meer integrale samenhang bij planvorming te bevorderen.

a) **Bestemmingsplan verouderd**

De Wet Ruimtelijke Ordening verplicht gemeenten bestemmingsplannen elke 10 jaar te herzien en vast te stellen in de Gemeenteraad. Vanuit de wijk is door de Stichting Wijkbelangen herhaaldelijk aangedrongen op een hernieuwing van het bestemmingsplan, met bijpassende inspraak. Dit is door de gemeente iedere keer in tijd verschoven. In plaats van ontwikkelingen mee te nemen in nieuwe bestemmingsplannen die democratisch worden vastgesteld, motiveert men nu plannen met gemeentelijke nota's zoals "Hoogbouwbeleid" en "Stadsvisie 2030" waarin lijnen worden uitgezet, maar waaraan geen concrete plannen kunnen worden getoetst. In Rotterdam kunnen projectontwikkelaars blijkbaar in samenwerking met gemeentelijke diensten jarenlang plannen maken in de wetenschap dat deze niet passen in het bestemmingsplan zonder daar de gemeenteraad, laat staan direct belanghebbenden bij te betrekken.

Terwijl de planvorming al sinds 1993 gaande is heeft de gemeente het bestemmingsplan Het Nieuwe Werk uit 1993 niet aangepast. De wettelijke termijn voor aanpassing van 10 jaar is inmiddels 5 jaar overschreden. De gemeente steekt tijd in het schrijven van visies en nota's, die steeds mooier worden.
--

Pas nadat de gemeente (dS+V) op 18 april 2007 het plan aan bewoners van het Scheepvaartkwartier presenteerde volgde op 20 juni 2007 een eerste presentatie

in de Raadscommissie FIBS. Dit in vervolg op het alarm dat geschrokken bewoners hadden geslagen bij hun volksvertegenwoordigers.

b) Toepassen artikel 19 WRO niet democratisch

De vraag is dan ook gerechtvaardigd of voor een ad hoc ingreep van een dergelijke omvang artikel 19 WRO bedoeld is. Wat is nog de betekenis van bestemmingsplannen als deze te pas en te onpas terzijde kunnen worden gelegd? Hoe kan een toekomstig burger weten of de keuze voor een bepaald woongebied de goede is? Veel mensen die in de Gedempte Zalmhaven en de Houtlaan zijn komen wonen hebben hun keuze voor deze plek mede gebaseerd op het bestemmingsplan. Die voelen zich bekocht.

Op heel veel plaatsen in Rotterdam Centrum worden bestemmingsplannen opzij geschoven en nieuwbouw gelegitimeerd onder verwijzing naar beleidsstukken. Nog onlangs is bij de Calypsotorens gebleken dat de bestuursrechter de gemeente terug kan fluiten.

Omvangrijke ingrepen in de publieke ruimte dienen getoetst te worden aan een bestemmingsplan dat democratisch gelegitimeerd is.

c) Toets aan beleidsnota's gemeente

In de ruimtelijke onderbouwing bij het bouwplan Zalmhaven en presentaties van dS+V en de verantwoordelijke wethouder wordt het gebruik van artikel 19 WRO gelegitimeerd door te verwijzen naar de ambities o.a. in de Hoogbouwnota en de Stadsvisie. Een bestemmingsplan zou 'te statisch' zijn volgens een ambtenaar. Maar als zoveel tijd genomen is voor de ontwikkeling van het bouwplan Zalmhaven, had de gemeente dan niet tegelijkertijd een herijking van het bestemmingsplan moeten inzetten? Is de gekozen weg niet een manier om zaken buiten de burgers om te regelen?

Door artikel 19 WRO toe te passen krijgt de inpassing van het bouwplan in de omgeving geen aandacht.

Voor burgers zijn termen als inspraak en participatie daardoor geheel losgezongen geraakt van hun oorspronkelijke betekenis. Burgers mogen meepraten en meedenken, maar hebben geen feitelijke invloed. Wij hebben ingesproken bij commissies van de gemeenteraad en de Centrumraad, gesproken met wethouders en raadsleden, maar burgers worden op zijn best geïnformeerd. Aanwijzingen en klachten hierover worden verwezen naar het stadsprotocol waarin de participatie van burgers wordt geregeld. Dit protocol is recentelijk ontwikkeld en niet van toepassing op het onderhavige plan.

In Rotterdam draait de marketing van de ideeën en ambities van de gemeente op volle toeren; met mooi vormgegeven documenten, folders, VIP-kaarten, klankbordgroepen en binnenstadsdebatten wordt burgers de illusie gegeven dat ze iets in te brengen hebben. Niets blijkt minder waar.

Als een ontwikkelaar een locatie opkoopt krijgt deze alle ruimte en hulp van de gemeente om zijn gang te gaan. Dat iets niet past in een bestemmingsplan, geen probleem: dat lossen we gewoon op met artikel 19!!

Participatie heeft geen inhoud in de gemeente Rotterdam. Communicatie met burgers is niet meer dan marketing van ambities en ideeën van bestuurders.

De gemeente laat de onderbouwing van het bouwplan Zalmhaven geheel over aan de ontwikkelaars en geeft op geen enkele wijze blijk van een eigen visie op het bouwplan op deze locatie. Verwezen wordt naar de stadsvisie, waar we

alleen kunnen lezen dat de locatie wordt overgelaten aan de private sector. Daarmee is over het concrete nu voorliggende bouwplan nog niets gezegd.

Het gemeentebestuur verzuimt een eigen visie te geven op het bouwplan Zalmhaven en laat de onderbouwing over aan de initiatiefnemers. Het is het goed recht van deze partijen om hun belang zo krachtig mogelijk in te brengen. Het is de plicht van het gemeentebestuur om de belangen van de stad en haar burgers zwaar mee te wegen. Deze plicht weegt extra zwaar omdat, door de gekozen procedure burgers tijdens het ontwikkelingsproces geen inbreng hebben.

De gemeente laadt daarmee de verdenking op zich uitsluitend te hebben gefaciliteerd in plaats van geregisseerd. De gemeente lijkt zich te hebben uitgeleverd aan de commerciële belangen van marktpartijen (sponsors van veel grote evenementen in Rotterdam). Daarmee verzaakt zij haar publieke taak en verantwoordingsplicht.

d) *Steen versus mensen*

Keer op keer worden de problemen van Rotterdam: te weinig woonruimte in het centrum, te weinig hoger opgeleiden e.d., aangevoerd als noodzaak om de komende jaren letterlijk het hele centrum op de schop te nemen. Er heerst een crisisachtig gevoel voor urgentie bij het gemeentebestuur: bouwen, bouwen, bouwen voordat het te laat is. Overal lopen bewonersgroepen te hoop. De gemeente creëert zo haar eigen tegenstand en bewoners krijgen al te gemakkelijk het etiket NIMBY opgeplakt.

Het ontgaat de gemeente blijkbaar dat veel van de burgers hier geworteld zijn, van deze stad houden en er graag willen blijven. En dat ze ook waardevolle ideeën en initiatieven kunnen inbrengen waar de stad aantrekkelijker van wordt.

In grote lijnen onderschrijven wij namelijk de analyse van de problemen van deze stad, maar we maken bezwaar tegen de gekozen oplossing: het stapelen van stenen, overal en zo hoog mogelijk. Rotterdam wordt meer een decor dan een aangename stad. "In een skyline wil je niet wonen" luidde dan ook terecht de kop van een kritisch artikel in NRC over de stadsontwikkeling (20-4-2007).

Het handelen van het gemeentebestuur draagt er toe bij dat bewoners de hakken in het zand zetten. In interactieve planvorming, waarbij de inbreng van burgers serieus wordt genomen, worden burgers medestanders in plaats van tegenstanders.

Het koortsachtige bouwen in Rotterdam is het antwoord van de gemeente op de (reële) problemen waar Rotterdam mee worstelt. Het lijkt een vlucht naar voren.

Angst voor scheefgroei in de samenstelling van de bevolking, gekoppeld aan een verleden van grote afhankelijkheid van de haven, onevenwichtige inkomensverdeling, negatieve migratie, criminaliteit en verloedering mag echter niet ontaarden in het loslaten van randvoorwaarden voor de ontwikkeling van particuliere locaties en veronachtzaming van democratische rechten van de mensen die nu juist wel voor deze stad hebben gekozen. Vasthouden van de Rotterdammers die je zo graag in de stad wilt houden is van immens belang.

De gemeente moet beseffen dat zij bezig is het sociaal kapitaal van deze stad in rap tempo te vernietigen en mensen de stad uit te jagen.

De problemen van Rotterdam zijn reëel, maar de oplossingen deugen niet.

Een grootstedelijk centrum kan niet bestaan zonder de dynamiek van mensen die er wonen, werken en verpozen. Mensen die bewust kiezen voor het wonen in een stadscentrum denken niet alleen aan hun uitzicht en hun voortuintje. Zij

komen voor de sociale en culturele ruimte en een grote variatie aan culturele voorzieningen. Hoger opgeleiden worden niet aangetrokken door afgestudeerde studenten met subsidies in dure onverkoopbare appartementen te laten wonen.

e) Planschade

De eigenaren van woningen in de wijk zullen als gevolg van het bouwplan Zalmhaven zeer ernstig in hun woongenot worden geschaad en hun huis zal ernstig in waarde dalen. De waarde van de woningen in dit gebied zijn al ernstig in waarde gedaald sinds de plannen bekend zijn gemaakt. De schade zal zeker massaal verhaald gaan worden.

6. Het welstandsadvies en de koepelnota Welstand

De belangrijkste motivatie in het laatste oordeel van de commissie Welstand was de constatering dat de criteria voor het gebiedstype "rivierlocatie" van toepassing zijn op het plangebied. Men schuift hier met gebiedsaanduidingen die geen historische basis hebben en ook in de dagelijkse praktijk niet zo worden ervaren. En hier schuilt een belangrijk addertje onder het gras. Ook de ontwikkelaar wil ons doen geloven dat dit gebied behoort bij het gebied aan de overzijde van de Leuehavenbrug, een eigenaardige verbinding tussen een afgescheiden gebied als het Het Nieuwe Werk en een oostelijk gebied waartussen de belangrijkste verkeersaders van de stad (Westzeedijk-Boompjes-Maasboulevard en Coolsingel-Schiedamse Dijk-Erasmusbrug) een gigantische fysieke barrière vormen.

Het op de tekenafel verbinden van het Nieuwe Werk met de Boompjes is letterlijk een *kunstgreep*: Het plaatje van Rotterdam (de skyline van Manhattan aan de Maas!) is belangrijker dan de dagelijkse ervaring van de stad door burgers en bezoekers op de grond. De tussenliggende infrastructuur is in de praktijk een onoverbrugbare barrière.

De commissie Welstand is al in 2004 gestart met zich te buigen over de plannen voor de Zalmhaven. Uit de diverse verslagen blijken uitgesproken twijfel en aarzelingen van leden van de commissie bij de inpasbaarheid van het plan in de wijk. Variërend van de schaduw die de (toen nog maar 160 meter) hoge toren op de Veerhaven werpt tot entrees van de parkeergarages. Jammer genoeg is deze discussie nooit afgerond, maar gecumuleerd in slechts één speerpunt, de kleur van de toren. Na een aanvankelijk negatief advies van de commissie, geformuleerd op de vergadering van 6 februari 2008, werd in allerijl een extra vergadering uitgeschreven. Op 20 februari adviseerde de commissie alsnog positief, zonder noemenswaardige aanpassingen anders dan afzwakking van de kleur van goud naar champagne. Aanwezigen bij de vergaderingen constateerden een gespannen sfeer. Bij de uiteindelijke beslissing om het negatieve advies in te trekken, voerde slechts een nerveuze voorzitter het woord. Het oorspronkelijke verslag van de vergadering waarin een negatief oordeel viel is vervangen door een aangepast verslag.

Waardoor is de aanvankelijk kritische houding van de commissie Welstand over de kwaliteit en omvang van het bouwplan in relatie tot het beschermd stadsgezicht geleidelijk verschoven naar acceptatie van de kwantiteit in relatie tot "rivierlocaties" ten oosten van het plangebied?

In de Stadsvisie is het Scheepvaartkwartier een beschermd stadsgezicht. De Koepelnota schrijft ook de expliciete toetsing aan de betreffende monumentenregelingen voor. Van deze toetsing is niets gebleken. Het Scheepvaartkwartier is één van de drie Rotterdamse door het rijk beschermde stadsgezichten. De gemeente fietst wel erg gemakkelijk langs dit punt heen.

Verder valt op dat de door de Koepelnota voorgeschreven betrokkenheid van het Bureau Monumenten bij de planontwikkeling ontbreekt.

7. Bouwbesluit, bouwverordening en welstandseisen

Bij het verzoek om vrijstelling is een groot aantal documenten overlegd. Onduidelijk is ook hier welke rol dS+V heeft vervuld bij de toetsing van onderzoeken. Door de gemeente is geen onafhankelijke contra-expertise aangevraagd. Op een groot aantal punten is de onderbouwing wel erg summier.

De initiatiefnemers melden een faseringsplan (pag. 26 BRO). Houdt dat in dat men met de vergunning op zak per deel van het project (appartementen, woontoren en kantoorgebouw) kan beslissen wanneer bouwen marktechnisch opportuun is?

In onderstaande paragrafen gaan we kort in op aspecten van het bouwplan die moeten worden getoetst aan het bouwbesluit en de bouwverordening.

Alle geleverde onderzoeken zijn in opdracht van de initiatiefnemers van het bouwplan uitgevoerd. Dat is van invloed op het perspectief van waaruit onderzoeken zijn gedaan en alleen daarom al kan worden getwijfeld aan de objectiviteit. Positieve aspecten krijgen veel aandacht, negatieve aspecten worden weggelaten, gebagatelliseerd, of voor oplossing doorverwezen naar de gemeente.

a) *Daglicht en bezonning*

Als gevolg van het bouwplan zal de hoeveelheid daglicht en zonlicht in onze woningen drastisch verminderen. De ruimtelijke onderbouwing geeft hiervan een volstrekt vertekend beeld met mooie lichte plaatjes. Dat de grenswaarden voor daglicht worden overschreden (Bouwbesluit artikel 3.20) lijkt uitermate waarschijnlijk. Dit is zeker het geval in de Houtlaan, maar ook op een groot deel van de Gedempte Zalmhaven, waar veel appartementen voor lichtinval uitsluitend afhankelijk zijn van hun ramen op het zuiden. De "artist impressions" van de ontwikkelaars zijn zeer manipulatief op dit punt. De nu al sombere Houtlaan wordt gezellig en licht nadat deze door het bouwproject nog smaller is geworden! Op de impressie van de Gedempte Zalmhaven is het verschil in hoogte tussen gebouw Zalmhaven en de beoogde nieuwbouw vertekend weergegeven.

In de Houtlaan en de Gedempte Zalmhaven moet overdag het licht aan!

b) *Externe Veiligheid, ontsluiting, hulpdiensten*

Dat de gemeente de grote veiligheidsrisico's die het plan met zich meebrengt bagatelliseert is ongehoord. De veiligheid van de wijk staat nu al onder druk door slechte bereikbaarheid. Sinds de aanleg van de Erasmusbrug is dit een iedere keer terugkerend gespreksonderwerp, dat ook door de gemeente wordt erkend. Elke dag is het nu al problematisch aan het eind van de dag de wijk uit te komen. Zo is al voorgekomen dat een vrouw op het punt van bevallen met complicaties politiebegeleiding nodig had om het Dijkzicht te bereiken (bijna om de hoek). Mocht er iets ernstigs gebeuren in de wijk, dan zitten we nu al als ratten in de val. En als het plan doorgaat zal het aantal aanwezigen (bewoners en bedrijven) meer dan verdubbelen! Bij het uitbreken van een brand zal het vrijwel onmogelijk zijn goed te kunnen blussen, gezien de beperkte mogelijkheden om het nieuwe pand te kunnen bereiken.

Met het doorgaan van het nieuwe plan komen er niet alleen bijna 2x zoveel bewoners bij, maar neemt ook de kans op ongelukken toe. Zo vormt een buitendijks gebouwde toren van 212 meter hoogte, binnen een straal van 6

kilometer van vliegveld Zestienhoven een nieuw risico. Wij vragen ons af of de spits niet interfereert met richtlijnen uit de luchtvaart.

Maar ook het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas vormt een extra risico op calamiteiten. In de onderbouwing treffen we slechts een zeer kort briefje van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond met de zinsnede "*Met betrekking tot dit plan zijn geen relevante externe veiligheidsaspecten geconstateerd*". Een expliciete toetsing heeft dan ook niet plaatsgevonden.

Dat geen expliciete toetsing van externe veiligheid is uitgevoerd is onvoorstelbaar. Door de enorme verdichting wordt dit buitendijks gebied met veel evenementen, nabij transportroutes voor gevaarlijke stoffen en bedreigd door wateroverlast, een heuse "gevaarvierhoek" met maar één uitgang. En dan hebben we het nog niet eens over mogelijke aanslagen.....

c) Afwatering en stadsverwarming

Afwatering is nu al een probleem. Met hogere waterstanden die worden voorspeld zal dat erger worden. Het rioleringsstelsel van de gemeente in het Nieuwe Werk bleek niet eens toegesneden op toevoeging van de Havenbaron aan de wijk. Door de bijzondere ligging van de Zalmhaven is uitbreiding van de capaciteit beperkt mogelijk. Zo onderkent ook de projectontwikkelaar. Een mogelijke oplossingrichting levert de gemeente niet, laat staan het beloofde plan van aanpak. Er wordt slechts opgemerkt dat er plannen zijn voor een ander stelsel van riolering. Voor het nieuwbouwplan wordt een gescheiden systeem ontwikkeld! Waar loopt dat naartoe?

De projectontwikkelaar verzuimt in te gaan op de aansluiting van het nieuwe pand op de beperkte capaciteit van de stadsverwarming voor de noodzakelijke warmwatervoorziening. De druk en de capaciteit zijn nu al regelmatig te gering in de bestaande hoogbouw van de Hoge Heren.

Zitten wij in de toekomst echt in de kou met de voeten in het water?

d) Parkeernorm

Gezien de gigantische toename van het verkeer in deze wijk is de parkeernorm een lachertje. Wij vragen ons af of de beoogde hoeveelheid parkeerplaatsen voldoet aan de normen van de bouwverordening. Het is onze stellige indruk dat dit niet het geval is.

Wat de optelsom van verdichting en functietoevoeging betekent voor het woon- en werkklimaat is volstrekt niet inzichtelijk gemaakt.

Horror scenario: u bent jarig en verwacht bezoek. Bussen toeristen op de Gedempte Zalmhaven, een verhuizing in de Houtlaan, een vrachtwagen met verse zalm uit Noorwegen die probeert te keren, claxonerende automobilisten die aan het eind van een drukke werkdag naar hun huis willen in Barendregt.....

De huidige parkeer capaciteit levert al regelmatig problemen op: bewoners-vergunninghouders en bezoekers van winkels, horeca en kantoren concurreren om de beperkte plaatsen. Met al het extra rondjes rijden van dien.

e) Rooilijnen en ruimtebeslag

Op de plaats van één oud kantoorgebouw komt een dubbele rij wooncomplexen met een parkeergarage er tussenin. Dat betekent dat de nieuwbouw aan beide kanten uitpuilt over de grenzen van de huidige bebouwing. Het weinige groen dat ons leven veraangenaamt wordt opgeofferd onder het motto 'optimalisatie van programma'. Zo verkwanselt de gemeente de belangen van de huidige

bewoners. Uit de tekeningen blijkt dat de rooilijnen zijn getrokken buiten de grenzen van de huidige bebouwing. Ook hier rijst de vraag of deze voldoen aan de bepalingen van de bouwverordening, vooral waar het gaat om de versmalling van zowel de Houtlaan als de Gedempte Zalmhaven en de overhellende gevel aan het Willemsplein.

f) Bodem

in de onderbouwing van het plan wordt geconstateerd dat er sprake is van in ieder geval één geval van ernstige bodemverontreiniging. Ook hiernaar is zeer beperkt onderzoek gedaan. De opmerking dat er passende maatregelen zullen worden getroffen is dan wel erg mager.

g) Ontsluiting, verkeer

De verkeerssituatie zal dramatisch verslechteren. De onderbouwing van de verkeerskundige aspecten van het plan is volledig gebaseerd op een model van de gemeente zelf uit 2004. Alle (tot nu toe zeer beperkte) metingen zijn in dit model gestopt.

Deze metingen zijn op zichzelf al discutabel. Er is slechts één kruispunt gemeten in een periode waarin er relatief weinig autoverkeer. Bovendien is het aantal metingen zeer gering en nog niet afgerond. Ook het model kent zijn gebreken: zo wordt geen rekening gehouden met cumulatie van regelmatig openstaande bruggen in de nabijheid en afsluiting van de Maastunnel. De verwachte autonome groei wordt geschat op 1% per jaar. Dit is wel erg weinig: zo laten berekeningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zien dat de groei landelijk hierboven ligt. Hier komt bij dat geen rekening is gehouden met toename van het autoverkeer door opening van de Rotterdam Experience in oktober 2008 (naar verwachting honderdduizenden bezoekers) en aanbouw en verbouw van andere complexen in de wijk. Ook is niet in aanmerking genomen dat het huidige kantoorpand vrijwel leeg staat en je mag verwachten dat dat niet het geval zal zijn voor het nieuwe pand.

De onderbouwing van de verkeerssituatie is volstrekt onvoldoende. Daarover bestaat grote zorg. De informatie die wordt geleverd is onvolledig en ondoorzichtig. Aannames onder het gehanteerde simulatiemodel uit 2004 worden niet geëxpliciteerd. Analyse van gegevens is nog gaande terwijl het bestuur voortvarend doorwalst.
--

h) Milieueisen en fijnstof

De gemeente Rotterdam voert een actief beleid om het milieu in de stad te verbeteren. Zo roept zij op www.laatziendatjemeedoet.nl Rotterdammers op hun persoonlijke bijdrage te leveren aan vermindering van de CO₂-uitstoot. De nota Rotterdamse aanpak Luchtkwaliteit van 1 november 2005 heeft als doelstelling: in ieder geval geen verslechtering, maar liever verbetering van de luchtkwaliteit.

De stad kent de meest vervuilde straten in het land: deze straten vormen de enige aanvoerwegen naar het Scheepvaartkwartier. Door de bijzondere ligging, ingeklemd tussen de Maas en de Westzeedijk (een dijk!) zijn er geen mogelijkheden de wijk anders in te komen. Meer mensen die werken en wonen in het Scheepvaartkwartier leidt dan ook zeker tot een nog slechter milieuklimaat. Uit onderzoek van de GGD blijkt dat de gezondheid van de Rotterdammers in het centrum nu al gevaar loopt. Exacte cijfers ontbreken, omdat DCMR Milieu Rijnmond gebruik maakt van 14 meetpunten verspreid over de gehele regio.

Sinds 15 november 2007 geldt de Wet luchtkwaliteit met daarin overgangsrecht tot het moment dat Europese regelgeving is afgerond. Als norm geldt dat "uitoefening van de bevoegdheid niet leidt tot een toename van meer dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarden met betrekking tot fijnstof en stikstofdioxide." Met slechts één ontsluitingsweg voor zowel het kantoor als de woningen in het plan moet in ieder geval expliciet hieraan worden getoetst. Het

ingeschakelde bureau toetst slechts marginaal op basis van een verkeersmodel daterend uit 2004 (zie kopje verkeer). Gebaseerd op een onderzoek dat nog niet eens is afgerond. De uitkomsten van deze marginale toets zijn dan ook discutabel.

De marginale toetsing op basis van het verkeersmodel uit 2004 is volstrekt onvoldoende gezien de gereede twijfel aan de kwaliteit van dat model.

i) Archeologische vondsten

het is onvoorstelbaar dat zo achteloos wordt omgegaan met bodemschatten. Het bureau dat is ingeschakeld om hierover te adviseren concludeert dat archeologische vondsten mogen worden verwacht tussen de 2,5 en 7,5 meter diepte. Als niet dieper dan 1,5 meter wordt gegraven lopen deze vondsten geen gevaar. Dus bouwen maar. Het palenwoud dat nodig is voor de fundering (van in ieder geval de toren) zal toch op zijn minst een forse inbreuk zijn op de dieper liggende laag. Het verbaast ons dat de gemeente met haar wettelijke onderzoeksplicht hier zo licht overheen stapt.

j) Geluid

De geluidsoverlast zal enorm toenemen. Op de balkons is het nu al niet goed uit te houden. Vooral tijdens grote evenementen, die veelvuldig in deze dynamische stad plaatsvinden. Maar niets aan de hand concluderen de indianers op grond van hetzelfde discutabele verkeersmodel. Relevant hierin is ook het toenemende tramverkeer dat niet in het model is meegenomen. Het bureau komt tot de conclusie dat er geluidsoverschrijdingen plaatsvinden: Houtlaan 12 dB, Gedempte Zalmhaven 9 dB, Erasmusbrug 4 dB, Scheesptimmermanslaan 1 dB en Westerstraat 3,8 dB. Zelfs met de voorgestelde maatregelen kan overschrijding gebaseerd op een te lage inschatting in het model niet worden voorkomen. Een stadsbestuur dat de mond vol heeft over vergroting van de leefbaarheid in de stad blijkt dat in de praktijk niet waar te maken.

Het geluid van buiten en de galm zijn nu voor bestaande hoogbouwpanen een probleem. Toevoeging van het nieuwbouwplan verslechtert dit en dan hebben we het nog niet eens over de overlast door en voor de nieuwe bewoners.

Het bestuur van Rotterdam maakt op 27 juni bekend dat voor bouwplan Zalmhaven de normen voor geluidshinder worden verhoogd! "in verband met de *voorgenomen* toepassing van artikel 19 WRO!. Belanghebbenden kunnen een zienswijze indienen t/m 11 juli. Kennelijk is het besluit al genomen, maar het schrijven van zienswijzen houdt bewoners van de straat wat de verkeerscirculatie ten goede komt.

Overigens meldt de projectleider dat "*omwonenden worden niet als belanghebbenden beschouwd*".

k) Groen, bomen en dieren

Bewoners in deze omgeving hebben veel plezier van het weinige groen dat hier nog is. In de onderbouw hangt het groen er een beetje bij: de ontwikkelaar laat plaatjes zien van een groen Willemsplein, maar zowel het Willemsplein als het huidige parkje aan de Gedempte Zalmhaven vallen buiten het plan.

Ook het weinige groen dat nu in de Houtlaan nog voor enige fleur zorgt wordt opgeofferd voor de private stadstuinen bij de aldaar te bouwen woningen. De toch al smalle straat wordt nog smaller en de enige "groenstrook" wordt onttrokken aan de publieke ruimte.

Het huidige parkje aan de Gedempte Zalmhaven verdwijnt tijdens de bouw totaal en daarna tekent de ontwikkelaar op het resterende deel, omdat ook nog een ventweg nodig is om het nieuwe pand te kunnen bereiken, bloembakken met fleurige tegels en hier en daar een boompje. De bestaande bomen moeten

dan ook wijken. Dit in een jaar dat de gemeente in het groenjaar van de stad het beleid voert dat het bestaande groen niet alleen moet blijven, maar juist moet worden versterkt. Vooral de kastanjbomen zijn bijzonder. Ze zijn afkomstig van de straat voor Boymans van Beuningen. Deze bomen moesten indertijd bij de uitbreiding van het museum wijken. Door overplaatsing naar het parkje in de Zalmhaven zijn deze door de gemeente gered. Deze meer dan 15 jaar oude bomen moeten dan ook worden beschermd.

Het parkje is opgenomen in de beeldenroute van de gemeente. De verkleining van het parkje zet ook dit onder druk.

Het speeltuintje blijkt in de loop van de tijd uitgegroeid te zijn tot een plek waar ook Rotterdammers uit Cool graag vertoeven. Integratie tussen Cool en de Zalmhaven wordt ook versterkt door de aanleg van een schooltuin "de Zalmtuin" voor de basisschool 't Landje. Hiervoor heeft de gemeente op 16 november 2007 30.000 euro aan subsidie toegekend (een Groene Duim). Half juli is de aanleg gereed.

De ene gemeentelijke dienst deelt "groene duimen" uit, terwijl de andere gespecialiseerd is in steen, beton en het inrichten van efficiënte bouwplaatsen op dezelfde locatie. Wie coördineert het beleid en stuurt in Rotterdam de ambtenaren aan?

Aqua-Terra Nova constateert dat het huidige parkje en de bebouwing daaromheen ook plaats biedt aan vleermuizen. Weliswaar ziet het bureau geen reden voor mogelijke overtreding van de Flora- en Faunawet. Maar het feit dat er vleermuizen zijn aangetroffen en het huidige gebied geschikt is verklaard, zou voor het gemeentebestuur aanleiding moeten zijn dit expliciet te waarderen en te behouden. Zeker een gemeentebestuur dat zozeer de nadruk legt op de kwaliteit van de groenvoorzieningen in de stad.

De minachting van het bestaande groen beleeft zijn hoogtepunt in een schriftelijke reactie van de gemeente dat het bestaande parkje gaat dienen als bouwplaats vanwege de 'efficiënte realisatie van meerdere bouwstromen". Nou, wij dachten van niet.

1) Windhinder

De situatie zal ernstig verslechteren. Deze stad doet met dit plan zijn naam als "tochtgat aan de Maas" eer aan. Het door TNO gebruikte model voor windhinder toont expliciet aan dat het windklimaat op straatniveau aanzienlijk verslechtert. Zo concludeert TNO dat ten minste op één plek de norm voor een slecht windklimaat wordt overschreden. Nu al is met een beetje wind het windklimaat rondom de Hoge Heren onaanvaardbaar gevaarlijk. Het mooie plaatje van een goed gevuld terrasje aan de voet van de nieuwe toren is dan ook fictie. De nieuwe bewoners hebben ook niet veel vreugde van hun balkons te verwachten. Zo concludeert TNO zelfs dat bij harde wind het openen van deuren en ramen gevaarlijk kan zijn. De oplossing van extra schermen levert een aanzienlijke beperking van het woongenot op.

Op pagina 23 van de BRO wordt opgemerkt dat met de terrassen en balkons de levendigheid en de beleving van de buitenruimte worden versterkt. Over wiens beleving gaat het hier? De windhinder die op de terrassen zal worden gevoeld blijft volledig onderbelicht.

Ook de maatregel van extra bomenrijen van 10 meter hoog lijkt een fictie gezien de positionering van de toren ten opzichte van de Hoge Erasmus en de Hoge Heren en de te smalle Houtlaan die een dubbele bomenrij illusionair maakt. Jammer is dat voor de bestaande woningbouw alleen gebruik is gemaakt van een simulatie en er geen enkele echte meting heeft plaatsgevonden in de

realiteit. TNO concludeert dan ook dat zij “niets kunnen zeggen over de effecten van het Zalmhavenproject op het windklimaat op de balkons van de naburige hoog- en laagbouw ten opzichte van de huidige situatie”.

De nota Hoogbouwbeleid 2000-2020 geeft aan dat windhinder in de besluitvorming moet worden meegenomen. Een klassieke tekst van een notaschrijver: wat betekent meenemen in dit verband?. Hoeft er dan geen echt onderzoek te worden gedaan?

Weleens tussen de Hoge Heren en gebouw De Zalmhaven naar het Vasteland gelopen voor een boodschapje?

8. De woning- en kantorenmarkt

Op vragen van het gemeenteraadslid de Kleijn antwoordt het gemeentebestuur 8 mei 2007 dat in 2007 de leegstand onder kantoren is gedaald van 14,5% in 2005 naar 10%. Ook wordt er gesproken over een onderzoek van marktpartijen, dat tot op de dag van vandaag ontbreekt en niet bij de ter inzage gelegde stukken ligt. Sterker nog, de markttechnische onderbouwing van woningen, typologie, kantoren en winkelruimte ontbreekt volledig. De gemeente verwijst hierbij naar “informatie van marktpartijen”.

Inmiddels zijn er al aardig wat kantoren bijgebouwd en staan er nog veel gepland. In 2004 had de gemeente het nog over een niet zo wenselijke locatie voor kantoren. Wat is er sindsdien veranderd? De voor de gemeente meest wenselijke kantoorlocaties zijn toch de Kop van Zuid en het Stationsgebied?

Op de site van DTZ Zadelhof is te lezen dat het aantal kantoorbanen in Rotterdam daalt tegenover een landelijke stijging. De site van de NEPROM meldt dat de structurele leegstand in Rotterdam is toegenomen. Weliswaar zijn nieuwe kantoren in trek, maar men is daar somber over het structurele overschot van bestaande accommodatie. Het is dan ook onze vraag of Rotterdam zit te wachten op nog meer lege kantoren door verhuizing van kantoren naar locaties als het Willemsplein.

In 2004 wees de toenmalige wethouder het bouwen van kantoren op het Willemsplein af en noemde het gebied een aantrekkelijke woonlocatie. Dat werd nog eens aangehaald door de burgemeester bij de start van de bouw van de Hoge Erasmus.

Ook de markt voor dure appartementen is aan wijziging onderhevig. Leek aanvankelijk de verkoop van de Red Apple voorspoedig te verlopen, nu moet de projectontwikkelaar alles uit de kast halen aan extra acties om te verkopen. Ook in andere nieuwbouw complexen is leegstand een probleem. Niet zo gek in het licht van het in 2007 advies van de VROM-raad over de woonwensen van toekomstige stadsbewoners: er is slechts een zeer beperkt gedeelte geïnteresseerd in stadsappartementen, van hoge kwaliteit en met voldoende oppervlakte inclusief eigen berging (niet voorzien in het nieuwe pand!). Het plan bevat echter hoofdzakelijk kleine luxe startersappartementen, van het soort dat leeg staat in de Montevideo.

9. Dringend verzoek aan het gemeentebestuur

In het afgelopen jaar hebben wij veelvuldig geprobeerd gehoor te vinden voor onze zorgen. Na bestudering van de ruimtelijke onderbouwing van de ter visie liggende plannen hebben wij nog steeds een groot aantal vragen. Daar willen wij graag een antwoord op van het gemeentebestuur en niet van de initiatiefnemers van het bouwplan, een belanghebbende partij net als wij.

- Wij menen dat absoluut niet overtuigend is aangetoond dat het bouwplan een bijdrage levert aan ons woonklimaat. Wij menen, in tegenstelling tot de

initiatiefnemers, dat de waardevolle structuren waarnaar wordt verwezen (pag. 21 BRO) worden vernietigd.

- Het plan zal op geen enkele manier de doelstellingen van de gemeente om aantrekkelijker te zijn voor hoger opgeleide kapitaalkrachtige burgers naderbij brengen, in tegendeel. De huidige bewoners die aan deze criteria voldoen zullen weer wegtrekken.
- De oplossingen en maatregelen die de initiatiefnemers en hun adviseurs voorstellen om windhinder te beperken vinden wij ronduit belachelijk (pag. 52 e.v. BRO). Is het bestuur overtuigd van de effectiviteit van deze maatregelen en zo ja op basis waarvan?
- In de conclusies ten aanzien van het verkeer melden de initiatiefnemers dat extra maatregelen op stedelijk niveau nodig zijn. (pag. 57 BRO) Naar onze stellige overtuiging zijn alle mogelijke maatregelen al genomen om de huidige verkeerssituatie enigszins acceptabel te krijgen.
- Het verloop in de nieuwbouw van het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk is op dit moment groot. Het nu voorliggende Bouwplan Zalmhaven zal op geen enkele manier bijdragen aan het creëren van een hoogwaardig woon- en werkomgeving in Rotterdam.

Wij verzoeken het college van B&W met klem om geen vrijstelling te verlenen aan het bouwproject Zalmhaven.

Namens de Stichting BIS – Zalmhaven 2030

Leon van Hoof (voorzitter)
Louw Feenstra (secretaris)
Korrie Louwes
Hanneke Mastik
Bram Peper
Lou Verhage

Correspondentieadres:
Willemsplein 518
3016 DR Rotterdam
info@zalmhaven2030.nl

cc. Gedeputeerde Staten van Zuid Holland