

Gemeenteraad Rotterdam  
Directeur Stadsontwikkeling  
R&W / bestemmingsplannen  
Postbus 6575  
3002 AN Rotterdam

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven

Rotterdam, 26 november 2015

Geachte Mevrouw, Mijnheer

Gaarne maak ik van de gelegenheid gebruik mij uit te spreken tegen de plannen zoals verwoord in het ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven. Mijn bezwaren richten zich vooral op de verkeerssituatie.

Mijn algemene indruk is dat het een vrij theoretische aanpak is geweest die ten grondslag heeft gelegen aan het meest recente verkeersonderzoek, waarbij slechts beperkt empirische gegevens verzameld zijn en nauwelijks is gekeken naar de specifieke praktijksituatie.

Dit brengt risico's met zich mee, aangezien de gehanteerde –veelal van elkaar los staande- normen mogelijk niet representatief zijn voor de nieuwe situatie die zal ontstaan. Het is op zijn minst opvallend dat gezien de grootschaligheid van het plan er geen enkele norm overschreden wordt.

Belangrijker in mijn ogen is echter dat gekeken wordt naar het geheel van de nieuw te ontstane situatie; als iets op 10 aspecten net onder de norm blijft, kan de combinatie van die 10 aspecten nog steeds tot een zeer onwenselijke situatie leiden.

Samengevat is er in mijn ogen sprake van een aantal ernstige tekortkomingen in het meest recente onderzoek, namelijk:

- De toename van parkeervraag in de omgeving is niet getoetst, doordat simpelweg wordt aangenomen dat er geen additionele parkeervraag zal zijn. Dit wordt onvoldoende onderbouwd.
- Nergens wordt aandacht besteed aan de gevolgen van het verdwijnen van bijna 20 parkeerplaatsen aan de straat in de Houtlaan.
- De verkeersafwikkeling in de Houtlaan is in het geheel niet onderzocht, terwijl er 270% toename van intensiteit verwacht wordt.
- Het risico dat het kruispunt 'Scheepstimmermanslaan - Westzeedijk - Westersingel - Vasteland' wellicht toch niet het verkeersaanbod zal kunnen verwerken krijgt onvoldoende aandacht. Zeker als hierbij de periodieke sluiting van de maastunnel in ogenschouw wordt genomen. Het is voor alle betrokkenen van het grootste belang dat structurele verkeersproblemen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen worden vermeden.

Gezien bovengenoemde tekortkomingen is behoefte aan een onafhankelijk en gedegen onderzoek, dat op geen enkele wijze het karakter heeft van een 'Quickscan', zoals wel geldt voor onderdelen van het meest recente onderzoek. In tegenstelling tot eerder onderzoek zou dit onderzoek moeten uitgaan van de specifieke situatie in het scheepvaartkwartier, en niet van generieke normen.

Onderstaand volgt een verdere toelichting op de eerder genoemde tekortkomingen aan de hand van de onderwerpen parkeren, verkeersintensiteit en verkeersafwikkeling.

#### **Parkeren**

De volgende zaken zijn kenmerkend voor de huidige situatie:

- Veel parkeervergunningen aan de straat voor bedrijven. In combinatie met bezoekers zorgt dit er voor dat er op werkdagen nauwelijks een parkeerplek te vinden is. Parkeren buiten de parkeervakken vindt structureel plaats in/aan de Veerkade.

- De parkeergarage onder de huidige bebouwing die plaats zal maken voor het nieuwe project wordt deels gehuurd door Joulz, dat blijvend gevestigd is aan de Zalmstraat.
- Aan de noordzijde van de houtlaan zijn 19 parkeerplaatsen beschikbaar. Gedurende werkdagen zijn meestal alle plekken in gebruik.
- Veel touringcars maken gebruik van het parkeerterrein aan de zalmstraat en rijden dagelijks af en aan.

Met de huidige situatie als uitgangspunt kunnen we het bestemmingsplan en het verkeersonderzoek beter beoordelen. Impliciete aanname in het onderzoek is dat er alleen belasting van openbare parkeergelegenheden zal optreden op het moment dat de nieuwe garage geheel vol is. Volgens de berekeningen is de kans hierop 's nachts het grootst. Overdag zou er theoretisch een overschot van parkeerplaatsen zijn, waardoor geen sprake zou zijn van belasting van parkeerplekken aan de straat.

Deze aanname is in mijn ogen onrealistisch. Kantoren zijn leidend voor de parkeervraag overdag op werkdagen. Net als voor de andere functies zijn de parkeernormen die gehanteerd worden voor nieuwbouw kantoorruimte relatief laag. De cijfers: voor 7000 m<sup>2</sup> kantoorruimte zijn op werkdagen 53 parkeerplaatsen nodig. Dit is veel lager dan ik zou verwachten. Dit komt deels doordat bij de herijking van de parkeernormen in 2011 het bezoekersdeel uit de norm is gehaald. In combinatie met een sturend parkeerbeleid (maximum norm) moet dit er voor zorgen dat bezoekers gebruik maken van P+R terreinen en P+W garages aan de randen van de binnenstad.

Impliciet wordt hier in het onderzoek dus ook van uitgegaan. Betekenis: geen enkele bezoeker zal de auto gebruiken tot aan de deur. Dit zou betekenen dat alle bedrijven die gebruik maken van de kantoorruimte hun bezoekers zullen verplichten om met het OV te komen.

Theoretisch zou dit niet direct voor problemen zorgen, aangezien overdag sprake zal zijn van een overschot, en het uitgangspunt is dat er geen sprake zal zijn van gereserveerde parkeerplekken. Alle gebruikers zullen volledig flexibel zijn. Het is echter de vraag of het bedrijven toegestaan zal worden om bezoekers in de garage te laten parkeren. En zelfs als dit toegestaan wordt, dan leert de ervaring dat er altijd bezoekers zijn die niet op de hoogte zijn, niet om een bezoekersparkeerplaats vragen, of gewoon liever aan de straat parkeren.

Een andere impliciete aanname is dat alle bedrijven die gebruik maken van de kantoorruimte een zeer strak parkeerbeleid zullen hanteren, waarbij veel medewerkers geen toegang zullen krijgen tot de parkeergarage. De ervaring leert dat dit soort beleid altijd extra druk legt op de openbare parkeergelegenheden in de omgeving.

Naar alle waarschijnlijkheid zullen 19 openbare parkeerplaatsen in de houtlaan verdwijnen binnen dit plan. Gezien de huidige bezettingsgraad is dit onwenselijk. Het versterkt bovendien in grote mate mijn zorg rondom verwachte toename van druk op openbare parkeergelegenheden in de omgeving.

De volgende vragen zou ik graag beantwoord zien bij aanvullend onderzoek:

- Wat betekent het plan voor mijn kans op het verkrijgen van een tijdelijke parkeervergunning?
  - Hebben nieuwe bewoners/bedrijven minder/geen recht op parkeervergunning aan de straat. Werkt dit geen ongelijkheid in de hand met de huidige bedrijven in de wijk?
  - De capaciteit wordt verkleind door het verdwijnen van 19 parkeerplekken.
- Wat betekent het plan voor de huurder van de bestaande bebouwing (lees: parkeergarage/terrein)? Zullen er nog mogelijkheden bestaan om extra parkeerplekken te huren in de nieuwe garage door bedrijven in de directe omgeving?
- Ik rijd een volledig elektrische auto; hoeveel oplaadpunten komen er in de parkeergarage om te voorkomen dat de huidige oplaadpunten in de wijk verder (over)belast worden.

### **Verkeerintensiteit**

Gesteld wordt: "Met een intensiteit van ruim 1.400 mvt/etm valt de Houtlaan nog binnen de marges van een erftoegangsweg ('woonstraat')". Echter, gezien de 7000 m2 aan kantoorruimte is hier volgens mij geen sprake van een gemiddelde 'woonstraat'. Houdt deze norm rekening met de werkspitsen rond 9 uur 's ochtends en 5 uur 's middags?

Feit is dat de huidige parkeerfaciliteiten aan de Houtlaan nauwelijks afgestemd zijn op de huidige 520 mvt/etm, laat staan 1.400. Er is sprake van meerdere parkeerliften, die vaak aanzienlijke wachttijden veroorzaken, terwijl er zeer beperkt opstel- en manoeuvreerruimte beschikbaar is.

Gelukkig is bij het nieuwe plan sprake van een inpandige expeditieruimte voor laden/lossen van de nieuw te ontstane winkels, horeca en kantoren. Waar echter geen rekening mee wordt gehouden is dat de huidige bebouwing aan het begin van de Houtlaan, het Westplein en de Westerstraat op dit moment de Houtlaan als expeditieruimte gebruiken voor laden en lossen, waarbij de straat regelmatig geblokkeerd wordt.

De volgende vragen zou ik graag beantwoord zien bij aanvullend onderzoek:

- Is de norm voor een gemiddelde erftoegangsweg gelijk aan die voor een erftoegangsweg grenzend aan een complex van dit formaat?
- Waaruit bestaat de huidige verkeergeneratie van 430 mvt/etm waarvoor nu gecorrigeerd wordt? Maken deze mvt ook onderdeel uit van de huidige 520 in de Houtlaan?

### **Verkeersafwikkeling**

Gezien de verwachte toename van intensiteit en de beperkte ruimte in de Houtlaan (of waarschijnlijk 'Houtsteeg') is het uitgangspunt dat alleen de capaciteit van kruispunten van belang is niet gerechtvaardigd. Juist de Houtlaan wordt in het geheel niet in beschouwing genomen bij analyse van de verkeersafwikkeling.

De volgende vragen zou ik graag beantwoord zien bij aanvullend onderzoek:

- Is op wat voor manier dan ook rekening gehouden met de sterk verhoogde intensiteit die ontstaat op het moment dat de maastunnel dicht is voor onderhoud. Dit is soms maanden aaneen.
- Conclusie is dat het kruispunt Scheepstimmermanslaan - Westzeedijk - Westersingel -Vasteland naar verwachting het verkeersaanbod *net* zal kunnen verwerken. Gezien de hoge verwachte impact en de aannemelijke kans dat de capaciteit toch onvoldoende is; is het verantwoord om dit risico simpelweg te accepteren op basis van 1 week onderzoek?

Hopende u te hebben overtuigd van de noodzaak voor aanvullend onderzoek, of op z'n minst tot denken aangezet te hebben, verblijf ik,

Hoogachtend,

Frank Kaim  
Westplein 95