

W. Persy
M: 06-22 224858

AANGETEKEND met BERICHT van ONTVANGST
Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam
Ruimte & Wonen, Bureau Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Rotterdam, 30 november 2015

Betreft: Gedempte Zalmhaven - Rotterdam / zienswijze ontwerpbestemmingsplan

L.S.,

Middels bijgaande zienswijze maak ik, als eigenaar van het appartement Willemsplein 537 (Hoge Erasmus) te Rotterdam, bezwaar tegen het door u ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven te Rotterdam.

Puntsgewijs zal ik ingaan op mijn bezwaren tegen het plan.

In het vertrouwen u hiermede van dienst te zijn geweest, verblijf ik,

hoogachtend,


Ing. W. Persy

**Met ingang van 16 december 2015 eigenaar van:
Willemsplein 557 - 3016 DR Rotterdam**

ZIENSWIJZE

Ontwerpbestemmingsplan

Gedempte Zalmhaven – Rotterdam

1. Omvang van het plan

In het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld welke functies mogen worden ondergebracht in het te ontwikkelen plan. Ook worden de maximale vierkante meters per functie vermeld. Behalve voor de functie wonen; daar wordt vermeld dat er in het plan maximaal 485 woningen mogen worden gerealiseerd. Hoe groot deze woningen dan mogen worden, wordt niet vermeld. Is dat 100 m², 150 m² of 200 m² b.v.o.?

Uitgaande van een gemiddelde grootte van 120 m² b.v.o. per woning mag er dus ca. 58.200 m² woningbouw worden gerealiseerd in het plan. Tevens wordt er ca. 7.700 m² b.v.o. toegestaan voor diverse functies, zoals detailhandel, zakelijke dienstverlening, kantoren, etc. Vervolgens komt er een parkeergarage met een capaciteit van ca. 530 auto's in het plan. Als wordt uitgegaan van 30 m² b.v.o. per parkeerplaats zal er een parkeergarage met een totaal oppervlak van ca. 15.900 m² worden gerealiseerd.

Het nieuw te bouwen plan zal minimaal 81.800 m² b.v.o. gaan omvatten. Dit afgezet tegen de bestaande situatie van ca. 30.000 m² kantoren en ca. 7.000 m² parkeergarage (schatting) betekent dit dat het nieuwe plan ca. 44.800 m² groter zal worden.

Dit hele programma moet worden ondergebracht op een stukje grond met een oppervlakte van ca. 9.000 m² in één van de mooiste wijken van Rotterdam. Deze toevoeging op dit stukje grond, tegen een locatie met een beschermd stadsgezicht, acht ik zeer onwenselijk. Mede omdat er alternatieven mogelijk zijn, die minder overlast voor alle omwonenden met zich mee brengen, waardoor het plan op een veel betere wijze kan worden ingepast.

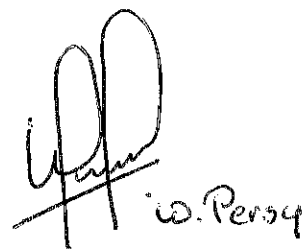
2. Inpassing van het plan

Bij bestudering van de plankaart, behorende bij het ontwerpbestemmingsplan, valt op dat de gevel van de laagbouwplint tot aan het trottoir van de Houtlaan is geprojecteerd. Dit is een ontoelaatbare situatie, waardoor de Houtlaan optisch enorm versmald wordt, mede door het feit dat de hoogte van de totale plint minimaal in 5 lagen wordt uitgevoerd, zodat de hoogte minimaal 16m1 zal bedragen.

In de projectomschrijving van het ontwerpbestemmingsplan valt te lezen dat er in de plinten van het laagbouwblok de entrees van de woningen alsmede van de stadswoningen zijn ondergebracht en dat dit met de overige functies zoals winkels, ruimten voor zakelijke dienstverlening en kantoren, moet leiden tot levendigheid aan alle zijden van het plan, zodat op geen enkele wijze zogenaamde achterkanten kunnen ontstaan.

Hoe had de gemeente zich dit voorgesteld aan de Houtlaan en aan de 2 zijkanten van het plan? De Houtlaan wordt in dit ontwerp gedegradeerd tot bevoorradings-/servicestraat. Alle uitgangen van de parkeergarage zijn hier gesitueerd alsmede de ingangen van de stadswoningen en superhoogbouw. Toevoeging van ruimten voor zakelijke dienstverlening of kantoren lijkt mij dan ook geen oplossing in dit smalle straatprofiel. Tevens staan de winkelruimten aan de Houtlaan al meer dan 10 jaar leeg! Dus nog meer winkelruimte toevoegen heeft geen enkele zin. Dit roept niet het levendige beeld op dat door de gemeente wordt geschetst. Mooie woorden, maar niet de realiteit.

Ook maak ik mij grote zorgen over de bereikbaarheid van de Houtlaan door toevoeging van al deze functies. De Houtlaan raakt nu al bij tijd en wijlen hopeloos verstopt door de parkeerliften van de woningen aldaar en de vuilcontainers, die op diverse dagen op het trottoir staan om geleegd te worden.



W. Persy

De windhinderproblematiek wordt naar mijn mening in de 'nieuwe' Houtlaan zwaar onderschat. Ik hoop dan ook van ganser harte dat de opstellers van het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde geluidsrapport nu eens achter hun bureaus en computers vandaan komen en hier ter plaatse bij wonderig weer de huidige situatie in ogenschouw komen nemen en meten. In de toekomst zal deze situatie alleen maar slechter worden door het profiel van de 16 m1 hoge straatwand van de laagbouw van het beoogde nieuwe plan.

Verder uit ik mijn grote zorgen over het aantal toekomstige verkeerbewegingen in de Houtlaan; deze zullen tot zeer ongewenste situaties leiden. Steeds weer verschuilen de opstellers van deze rapportages zich achter zogenaamde 24-uur regeltjes. Ik doe een dringend beroep op deze opstellers om op piekmomenten in de Houtlaan te komen kijken, rekening houdend met het feit dat er dan nog eens ca. 530 parkeerplaatsen zijn bijgekomen. Al met al zie ik op geen enkele wijze een levendig straatbeeld in de Houtlaan ontstaan.

Gaarne zou ik een nadere toelichting van de gemeente ontvangen op de windeffecten die de beoogde superhoogbouw te weeg brengt op de omgeving, met name het appartementengebouw de Hoge Erasmus. En dan in het bijzonder de windwervelingen, die ontstaan op grotere hoogte, bijvoorbeeld tot 100 m1.

In het bedoelde ontwerpbestemmingsplan worden de bewoners van de Hoge Erasmus geconfronteerd met de ontwikkeling van superhoogbouw zijnde een woontoren met een hoogte van 215 m1. Deze hoogte komt in geen enkele rapportage van de gemeente voor. Ook niet in de zogenaamde Hoogbouwvisie van de Gemeente Rotterdam; de maximale bouwhoogte tot nu toe is 150 m1. Waarom dan nu nog hoger naar 215 m1? Zelfs in de laatst bijgewerkte rapportage Hoogbouwvisie 2011 is dit niet aangegeven.

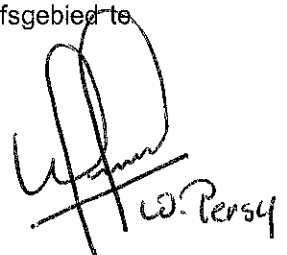
Alleen omdat een tweetal Rotterdamse ondernemers wedijveren om de eer wie het hoogste gebouw in Rotterdam zal kunnen maken? Het kan toch niet zo zijn dat de gemeente hier zich hierin laat meesleuren?

3. Alternatief plan

Het in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde plan heeft een buitensporige omvang.

Laat ik voorop stellen dat ik de gedachte omarm om oude en gedateerde leegstaande kantoorgebouwen te transformeren naar woningbouw of dit door middel van sloop nieuwbouw te bewerkstelligen. Elke gemeentebestuur zal dit voorstel toejuichen, zeker als deze kantoren (zoals hier in de Zalmhaven het geval is) niet meer in specifieke kantooromgevingen zijn gesitueerd. Een alom in de praktijk voorkomende regeling is dat gemeentebesturen een volumeverhoging toestaan met een factor 1.5.

In het geval van de kantoren aan de Gedempte Zalmhaven betekent dit dus dat er in dat geval 45.000 m2 woningbouw kan worden gerealiseerd. Deze 45.000 m2 woningbouw, uitgaande van een gemiddelde woning van ca. 120 m2 b.v.o. geeft een aantal van 375 woningen. Gezien de doelgroepen waarvoor gebouwd gaat worden, dient er een minimale parkeernorm van 1.2 te worden aangehouden, d.w.z. ca. 450 auto's. Op deze manier kan er een meer acceptabel plan worden ontworpen, ook met hoogbouwaccenten. Uit kostentechnische overwegingen dienen deze hoogte accenten niet hoger te zijn dan 90 m1, aflopend naar 50 m1. Uit bijgevoegde financiële analyse (bijlage 1) blijkt dat de ontwikkelaar met marktconforme uitgangspunten voor kosten en opbrengsten zijn oorspronkelijke investering kan terugverdienen en ook nog voldoende middelen overhoudt ter dekking van de Algemene Kosten, Winst en Risico, geleden renteverliezen en saneringskosten. Iedereen blij. De bewoners uit de wijk, want die krijgen een acceptabel plan en de ontwikkelaar, want die heeft zijn investering meer dan grotendeels terugverdiend. En dit kleinere plan biedt veel meer mogelijkheden om een plezierig verblijfsgebied te creëren.



W. Persy

4. Superhoogbouw

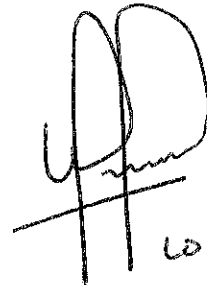
Door het inpassen van een superhoogbouw woontoren staan alle gevestigde parameters zwaar onder druk. De bouwkosten stijgen excessief. De vormfactoren bruto/netto en bruto/gbo, die van belang zijn in her commerciële plaatje worden zo ongunstig dat dit alleen maar ten koste gaat van de haalbaarheid en het resultaat van het project. Dit heeft weer tot gevolg dat de prijzen van de woningen en de parkeeraccommodatie omhoog vliegen. De consument moet dit dan maar weer betalen. Bij het doorrekenen van deze variant (zie bijlage 2) is dit dan ook duidelijk in kaart gebracht. Ondanks de gigantische volumeverhoging van de diverse functies levert het plan minder op dan het plan van de 375 woningen uit bijlage 1. Mag dit allemaal worden toegelaten vanwege een competitiestrijd tussen twee Rotterdamse ontwikkelaars? Ik denk dat de raad hier toch echt dient in te grijpen.

5. Wat zijn de voordelen van het beoogde plan voor de Gemeente Rotterdam?

Uit de tekst van het ontwerpbestemmingsplan heb ik kunnen lezen dat de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst is aangegaan met de Gemeente Rotterdam dat – gezien het feit dat de **kosten** die de gemeente moet maken gedekt zijn – de financiële zekerheid van het plan is gewaarborgd!

Ik stel mij dan toch de volgende vraag. Als alleen de kosten, die de gemeente heeft gemaakt, zijn gewaarborgd, waar zijn dan de extra opbrengsten gebleven die de gemeente zou moeten ontvangen als gevolg van de enorme programmavergroting van ca. 37.000 m² (30.000+7.000) naar 81.800 m²?

Als de gemeente geen extra geld ontvangt voor deze zogenaamde sky rights en de bewoners uit de wijk deze mastodont ook niet willen, waarom wordt dit dan doorgezet? Niemand heeft hier baat bij. Het geeft alleen maar een verslechtering van de bestaande situatie en staat op gespannen voet met het beschermde stadsgezicht van de wijk. Dus alleen de ontwikkelaar spint hier goed garen bij?



W. Persy

Uitgangspunten ontwikkeling Zalmhaven te Rotterdam
ALTERNATIEF PLAN

BIJLAGE 1.

1. Uitgangspunten

Bestaand bruto kantoor oppervlak	30.000,00	m2
Bestaande parkeerkelder	7.000,00	m2
Vormfactor omzetten kantoren naar woningen	1,50	
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2
Vormfactor bvo/gbo m2	1,14	
Vormfactor parkeren	1,2	
Bouwkosten woningen bij oplevering	€ 1.250,00	/m2
Bouwkosten parkeren bij oplevering	€ 650,00	/m2
Sloopkosten gebouw	€ 60,00	/m2
Sloopkosten garagegebouw	€ 75,00	/m2
Percentage bijkomende kosten	20,00%	
Percentage bijkomende kosten sloopwerkzaamheden	10,00%	
Grondwaardewaarde tov opbrengst woningen	22,00%	
Onvoorzien	3,00%	
BTW	21,00%	
Groote parkeerplaats	30,00	m2
Opbrengsten woningen	€ 3.400,00	/m2 gbo
Opbrengsten parkeren	€ 30.000,00	/pp

2. Nieuw programma na sloop bestaande kantoren

Bestaand bruto kantoor oppervlak	30.000,00	m2
Vormfactor omzetten kantoren naar woningen	1,50	
Nieuw te realiseren woningoppervlak	45.000,00	m2

3. Aantal nieuw te realiseren woningen

Nieuw te realiseren woningoppervlak	45.000,00	m2
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2
Totaal aantal nieuw te bouwen woningen	375	stuks

4. Aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen

Totaal aantal nieuw te bouwen woningen	375	stuks
Vormfactor parkeren	1,2	
Totaal aantal nieuw te bouwen parkeerplaatsen	450	stuks

5. Bouwkosten totale project

Sloopkosten bestaande kantoren	30.000,00	*	€	60,00	=	€	1.800.000,00
Sloopkosten bestaande parkeerkelder	7.000,00	*	€	75,00	=	€	525.000,00
Totale sloopkosten						€	2.325.000,00
Bijkomende kosten sloopwerkzaamheden	10,00%				=	€	232.500,00
Totale bouwkosten sloopkosten						€	2.557.500,00

Aantal woningen in het project	375,00	stuks
Vormfactor parkeren	1,20	
Aantal parkeerplaatsen	450,00	stuks
Groote parkeerplaats	30,00	m2
Totaal benodigd oppervlak aan parkeren	13.500,00	m2

Aanneemsom woningen	45.000,00	*	€	1.250,00	=	€	56.250.000,00
Aanneemsom parkeerplaatsen	13.500,00	*	€	650,00	=	€	8.775.000,00
Bijkomende kosten woningen en parkeren	20,00%				=	€	13.005.000,00
Totale bouwkosten woningen en parkeren							78.030.000,00

Onvoorzien over sloop, woningen en parkeren 3,00% € 2.417.625,00

Totale bouwkosten van het project € 83.005.125,00


6. Opbrengsten van het totale plan

Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2
Vormfactor bvo/gbo m2	1,14	
Gemiddelde gbo oppervlak te bouwen woningen	105,26	m2
Totaal aantal nieuw te bouwen woningen	375	stuks
Totaal aantal gbo m2 in het plan	39.473,68	m2

Opbrengsten woningen	39.473,68	*	€	3.400,00	=	€	134.210.526,32
Opbrengsten parkeren	450	*	€	30.000,00	=	€	13.500.000,00
						€	147.710.526,32

Grondwaardewaarde tov opbrengst woningen	22,00%					€	29.526.315,79
Opbrengsten totale plan minus grondkosten						€	118.184.210,53
BTW	21,00%					€	20.511.309,26
Opbrengsten totale plan minus grondkosten en BTW						€	97.672.901,26

Totale reserve van het totale plan ter dekking van winst en risico en geleden renteverliezen uit het verleden, alsmede de saneringskosten € 14.667.776,26


W. Persy

1. Uitgangspunten

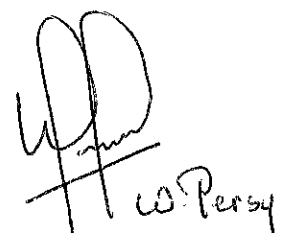
Bestaand bruto kantoor oppervlak	30.000,00	m2
Bestaande parkeerkelder	7.000,00	m2
Aantal woningen	485,00	stuks
Aantal parkeerplaatsen	531,00	stuks
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2
Vormfactor bvo/gbo m2	1,25	
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen diverse functies	7.700,00	m2
Bouwkosten woningen bij oplevering	€ 1.800,00	/m2
Bouwkosten parkeren bij oplevering	€ 650,00	/m2
Bouwkosten diverse functies bij oplevering	€ 850,00	/m2
Sloopkosten gebouw	€ 60,00	/m2
Sloopkosten garagegebouw	€ 75,00	/m2
Percentage bijkomende kosten	20,00%	
Percentage bijkomende kosten sloopwerkzaamheden	10,00%	
Grondwaardewaarde tov opbrengst woningen	15,00%	
Onvoorzien	3,00%	
BTW	21,00%	
Grootte parkeerplaats	31,50	m2
Opbrengsten woningen bij oplevering	€ 4.000,00	/m2 gbo
Opbrengsten parkeren bij oplevering	€ 35.000,00	/pp

2. Bouwkosten totale project

Sloopkosten bestaande kantoren	30.000,00	*	€	60,00	=	€	1.800.000,00
Sloopkosten bestaande parkeerkelder	7.000,00	*	€	75,00	=	€	525.000,00
Totale sloopkosten						€	2.325.000,00
Bijkomende kosten sloopwerkzaamheden	10,00%				=	€	232.500,00
Totale bouwkosten sloopkosten						€	2.557.500,00
Aantal woningen in het project	485,00	stuks					
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2					
Aantal m2 woningbouw	58.200,00	m2					
Aantal parkeerplaatsen	531,00	stuks					
Grootte parkeerplaats	31,50	m2					
Totaal benodigd oppervlak aan parkeren	16.726,50	m2					
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen diverse functies	7.700,00	m2					
Aanneemsom woningen bij oplevering	58.200,00	*	€	1.800,00	=	€	104.760.000,00
Aanneemsom diverse functies bij oplevering	7.700,00	*	€	850,00	=	€	6.545.000,00
Aanneemsom parkeren bij oplevering	16.726,50	*	€	650,00	=	€	10.872.225,00
						€	122.177.225,00
Percentage bijkomende kosten	20,00%				=	€	24.435.445,00
						€	146.612.670,00
Totale bouwkosten sloopkosten					=	€	2.557.500,00
						€	149.170.170,00
Onvoorzien	3,00%				=	€	4.475.105,10
Totale bouwkosten woningen diverse functies sloop en parkeren bij oplevering.						€	153.645.275,10

3. Opbrengsten van het totale plan

Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen woningen	120,00	m2					
Vormfactor bvo/gbo m2	1,25						
Gemiddelde gbo oppervlak te bouwen woningen	96,00	m2					
Totaal aantal nieuw te bouwen woningen	485,00	stuks					
Totaal aantal gbo m2 in het plan	46.560,00	m2					
Gemiddelde huur diverse functies	€ 220,00	/m2					
Rendement bij oplevering	7,00%						
Gemiddelde bruto oppervlak te bouwen diverse functies	7.700,00	m2					
Opbrengst diverse functies bij oplevering	€ 24.200.000,00						
Opbrengsten woningen	46.560,00	*	€	4.000,00	=	€	186.240.000,00
Opbrengsten parkeren	531,00	*	€	35.000,00	=	€	18.585.000,00
Opbrengst diverse functies bij oplevering					=	€	24.200.000,00
						€	229.025.000,00
Grondwaardewaarde tov opbrengst woningen	15,00%					€	34.353.750,00
Opbrengsten totale plan minus grondkosten						€	194.671.250,00
BTW	21,00%					€	33.785.919,42
Opbrengsten totale plan minus grondkosten en BTW						€	160.885.330,58
Totale reserve van het totale plan ter dekking van winst en risico en geleden renteverliezen uit het verleden alsmede de saneringskosten.						€	7.240.055,48


W. Persy