

**Elly Kortland-Hopstaken**  
**Kees Kortland**  
**Willemsplein 561**  
**3016 DR Rotterdam**

Aantekenen

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

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven

Rotterdam, 9 november 2015

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

Onderstaand gelieve U aan te treffen mijn commentaar op het ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven.

Ik heb mijn commentaar gegeven in twee hoofdstukken. Een algemeen commentaar en opmerkingen over het verkeer-parkeer plan van Goudappel/Coffeng. Het stuk is voorts geschreven in gewone mensentaal in plaats van ambtelijke taal. Het is het commentaar van een verontruste burger.

Algemeen commentaar.

Hoewel U, als gemeente, geen extra kosten hoeft te maken, c.q. geen investering hoeft te doen, voor realisatie van dit plan vraag ik mij af wat de meerwaarde voor de gemeente zal zijn. Er komt weer leegstand bij en wacht de gemeente daar op? Hoewel veel zal afhangen van de verkoopprijs van de aangeboden woningen, moet er een rendement uitkomen voor AM en Amvast, gecombineerd tot Zalmhaven C.V. Deze C.V. heeft het kadastrale object in 2005 gekocht voor € 29.200.000.- (bron: kadaster Rotterdam, 4<sup>e</sup> afd AG 14590, 05.11.15). Het is logisch dat men dit bedrag in ieder geval wil terugverdienen, inclusief rente.

Voorts heeft U als gemeente in 2007 de Stadsvisie Rotterdam 2030 vastgesteld (bron: gemeenteraad ,27 november 2007). Deze vaststelling vond plaats ruim voor de, financiële, crisis van 2008. Er hebben zich sinds die tijd gigantische verschuivingen voorgedaan. De vraag is dus in hoeverre deze stadsvisie niet moet worden bijgesteld.

Op dit moment is er een grote leegstand in het luxe woningsegment. Bij Montevideo moesten de laatste twaalf appartementen aanzienlijk in prijs worden verlaagd om ze te kunnen verkopen, terwijl bij “de Rotterdam” € 22.3 mln moest worden afgeboekt door eigenaar Amvast (bron Financieel Dagblad, 15 jun 2015). Amvast is dus in staat verliezen te nemen, zie bovenstaand.

De plint, van de Havenbaron, ook te gebruiken als woonobject, staat al een jaar in de verkoop. Op dit moment trekt de verhuur/verkoop iets aan, maar geweldig is het niet. De kantoorstoren van De Rotterdam is nauwelijks verhuurd. U, als gemeente, heeft in wezen de bouw, als icoon, gefaciliteerd.

Kortom voor kantoren is er nauwelijks een markt, terwijl bij de woningen de prijs de doorslag geeft. Verder blijft natuurlijk gelden dat de appartementen uitsluitend bestemd zijn voor welgestelde tweeverdieners zonder kinderen. Gezinnen met kinderen trekken naar de randgemeenten, Barendrecht, Capelle en Krimpen, enz, alsmede naar Hillegersberg of Kralingen, naar kindvriendelijke oorden en huizen met een tuintje.

De laatste conclusie uit het kopje Stadsvisie kan dan ook alleen onderschreven worden als ook de prijs aantrekkelijk is en als het gezinnen zijn zonder kinderen. Dit betreft Uw opmerking over vraaggericht bouwen, waarbij slechts economische gronden invloed hebben op de vraagprijs voor de woningen (aankoopprijs grond en de prijs van het bouwen, in de hoogte).

Wij onderschrijven de conclusie op bladzijde 17 dat kantoren zouden moeten worden omgevormd tot wooneenheden.

In Uw hoofdstuk “Binnenstad als lounge” draaft U wel erg door en wel om de volgende redenen: het weer heeft U niet in de hand (Rotterdam is werkelijk prachtig bij zonnig weer en dit is drie maanden per jaar, maar we U als het waait of slechter weer is, dan waait men weg op de gure vlakte van het Willemsplein (bron: [www.klimaatinfo.nl](http://www.klimaatinfo.nl), rotterdam). Een tweede ronduit absurd argument is dat van de plintbebouwing. Er komt een steeds grotere druk te staan op de detailhandel en een plintbebouwing zal niet functioneren, zie hiervoor de 10 jaar lange leegstand in de plint van de Houtlaan en de leegstand in het Joulz-gebouw en de Hoge Erasmus.

Tot slot. De rivier zal, door zijn breedte, nooit kunnen worden geïncorporeerd in de stad zelf. En..... U geeft aan dat de zichtlijnen vanaf de oevers behouden dienen te worden, dan is de bouw van een 200 m hoge toren daarmee toch wel in tegenspraak. Als laatste conclusie geeft U aan dat nieuwbouw zich moet “gedragen” in het straatbeeld. Hoe kunt U dat schrijven met een megalomane toren, die dit beeld compleet verruïneert. Wij nemen aan dat de welstandscommissie het hiermee eens is.

In de laatste pagina van dit hoofdstuk gaat U in op de behoeftevraag, nav het besluit ruimtelijke ordening (art 3.1.6). Trede 1. U haalt hiervoor een rapport aan over de woningbouwanalyse, De conclusie van deze analyse is dat er een planvoorraad is die ruim de vraag overschrijdt, behalve bij de goedkopere woningen, zowel bij koop als huur. De planvoorraad is zelfs vier keer zo hoog als de vraag. Het is dan ook de vraag in hoeverre de voorgenomen herontwikkeling voldoet aan de duurzame verstedelijking.

In de Beschrijving van het Plan gaat U in op de aanpassing van het vorige plan en het huidige. Op afbeelding 6 zijn zichtlijnen geprojecteerd. Leuk, maar wel zeer eenzijdig, immers de zichtlijnen vanaf de zuidelijke kant zijn onveranderd gebleven.

Vanaf de kant van de Hoge Erasmus is het zicht zelfs minder geworden doordat de twee appartementstorens hoger zijn geworden. De logische aflopende lijn naar de Van Vollenhovenstraat is verdwenen. De vernieuwing is derhalve een beperkte verbetering voor de Gedempte Zalmhaven maar voor de hogere appartementen Willemsplein is de situatie verslechterd, afb 6., blz 23.

U komt wederom aan met het nonsens argument over de plintbebouwing, De plint van de Havenbaron is reeds aangehaald en dit geldt eveneens voor de nieuwe plint. U geeft ook al aan dat de hoge toren een verbindend element zal zijn tussen de hoogbouwzone van het Scheepvaartkwartier en de Kop van Zuid. Dit is onjuist, dan zou de toren meer naar het oosten moeten worden gesitueerd.

Hoewel een bestemmingplan de contouren aangeeft is het kennelijk heel flexibel met betrekking tot de invulling: 485 woningen of hotel met 288 kamers en dan 375 woningen. U geeft ook aan dat voor commerciële functie 7700 m2 overblijft. De kunnen alleen kantoren zijn, horeca is er voldoende en niemand wacht op detailhandel. In de Westerstraat staat een winkel al jaren leeg en in de plintbebouwing in het nieuwe gedeelte zijn kantoren gekomen. De omschrijving "Te denken" is een utopische gedachte.

#### Verkeersplan Goudappel /Coffeng

Wij hebben de volgende opmerkingen over het hoofdstuk parkeren en vervoer.

In het hoofdstuk parkeernormen komen we de volgende eigenaardigheden tegen.

Degene die de stallingsplaatsen grafiek heeft opgesteld moet wel last hebben gehad van ambtelijk kokerdenken. Een stallingsplaats van 0.1 per woning kleiner dan 40m2 is zelfs te klein voor een invalidewagen. Wij nemen aan dat dit overigens de stallingsplaatsen in de buitenruimte betreffen. Als het antwoord positief is dan houdt dat in dat voor 485 woningen dat ook circa 485 parkeerplaatsen dienen te zijn in de buitenruimte, uitgaande van een gemiddelde appartementsgrootte van 120 m2.

Exclusief de parkeerplaatsen vanuit het staatje: werken, winkelen, cultuur, enz. Als het antwoord negatief is, dan zal voor ieder soort winkel, museum, enz moeten worden bepaald wat de, toekomstige, inhoud zal zijn waarop de parkeer(plaats) kan worden bepaald. Ik acht dit een voorbeeld van doorgesloten ambtelijk denken. Zie voor de interne parkeerdruk hieronder

In de bijlage Verkeerseffecten van Goudappel c.s. komt op pagina 7 een staatje voor van het aantal parkeerplaatsen. Voor de woningen zijn dit er 341 en voor de kantoren (hè: er komen dus toch veel kantoren) 190 plaatsen. Uit bovenstaande normen blijkt dat er te weinig zijn voor de appartementen (485 <-> 341). Wij kunnen hierbij nog het volgende voorbeeld aanhalen In de Hoge Erasmus zijn in de parkeergarage 136 afgesloten parkeerboxen beschikbaar voor de bewoners op 68 appartementen en 91 voor de kantoren (bron:Eigenaarsrechten Hoge Erasmus parkeergarage). Beide aantallen blijken in de praktijk te laag te zijn. Voor de woningen is er absoluut geen overschot, eerder een tekort.

Voor de kantoren was er ook ruimtetekort, zodanig zelfs dat een van de kantoren (Nidera) ruimte had gehuurd in de ruimte op de parkeerplaats naast het voormalig Nedlloyd gebouw (deze situatie is veranderd na het vertrek van Nidera naar “de Rotterdam”). Bij het Atlantic house zijn 90 parkeerplaatsen op 50 appartementen( bron Architectuur in Rotterdam.nl/atlantic). In de Havenbaron zijn 57 appartementen en 135 beschikbare plaatsen (bron: bewoner bestuurslid VvE,Havenbaron). Voorts zij opgemerkt dat uit de tekeningen bij het bestemmingplan blijkt dat er een groot aantal “buiten” parkeerplaatsen zal verdwijnen.

Kortom er is slechts één conclusie: het aantal parkeerplaatsen zal absurd te weinig zijn, waardoor de openbare parkeerdruk zal verhogen.

Hierbij is nog niet meegeteld de parkeerdruk die zal ontstaan door de realisatie van de Willemstoren, waarvoor geen bestemmingsplan wijziging zal worden aangevraagd, omdat hij binnen het oorspronkelijke plan past, maar wel meetelt in alle berekeningen.

Er is ook geen rekening gehouden met de verkeersdruk in de Houtlaan door het inparkeren in de Havenbaron. Voor het parkeren in dit gebouw wordt gebruik gemaakt van een liftstelsel. Eén auto per keer, liftdeuren open en weer dicht, lift omhoog en weer naar beneden. Liftdeuren weer open, en opnieuw. Deze handeling duurt zeker vijf minuten. Het verkeer wordt compleet geblokkeerd als er twee of meer auto's van deze faciliteit gebruik maken. De medewerker van Goudappel moest op de avond van 2 november bekennen dat hij hier geen rekening mee had gehouden. Er zijn overigens twee liften.



(open parkeer dek Nedlloyd gebouw, Houtlaan, rechts LSI/Joulz)

Het is voorts opvallend dat Joulz, huurder van het pand van LSI aan de voorzijde van het plein in de Houtlaan extra parkeerruimte huurt in het oude Nedlloyd gebouw. Kennelijk heeft men ook daar een probleem met beschikbare parkeerruimte. En dit is slechts de zichtbare parkeerruimte, binnen het gebouw huurt men nog meer plaatsen.

Op bladzijde 9 van het rapport staat vermeld dat men de parkeernormen van de gemeente als uitgangspunt hanteert. Wie heeft die normen ooit bepaald en zijn zij onlangs nog geactualiseerd? Voor gemeentelijke medewerkers, bijvoorbeeld in “gebouw de Rotterdam”, kan je nog voorschrijven dat zij met het openbaar vervoer komen. Het is natuurlijk absurd dit ook voor te schrijven aan vaste bewoners. En hoeveel tweeverdieners, het segment waarop wordt gegokt, hebben niet twee auto's.

Op bladzijde 18 wordt de verkeersintensiteit aangegeven voor de “nieuwe” Houtlaan. Dit is een stijging van 270%, in een straat met maar één rijstrook. Het is duidelijk dat hier een verkeerscongestie zal plaatsvinden, allereerst door de liftings van de parkeergarage Havenbaron (eerder genoemd), voorts door het laden en lossen voor de vrachtwagens van de restaurants in het Atlantic House, een vuilnisauto doet er 5 minuten over om te laden, dit is per week (Havenbaron) 4 keer, Hoge Erasmus, 6 keer en Hoge Erasmus (perscontainer kantoren) 1 keer 10 minuten en 2 keer “gewoon”. En wat gebeurt er met verhuishagens en tot slot waar komt de ingang van een eventueel hotel. Het is niet bekend hoe en waar de Willemstoren in dit plaatje past: waar is hun in/uitgang, hoe verwerken zij hun expeditie. Blijft de Houtlaan een straat met maar een rijbaan of komen er na de ingang en voor de uitgang extra rijbanen bij om voorgenoemde verkeersproblemen te omzeilen? Uit het plan kan ook niet het aantal parkeerplaatsen worden opgemaakt.

Kortom we krijgen Amsterdamse grachten toestanden.

Ervan uitgaande dat het gezonde verstand zal zegevieren en dat er dus meer parkeerplaatsen bij zullen komen, verandert hiermee wel de conclusie van het Goudappel-plan op blz 22. Er wordt hier immers uitgegaan van een verminderde parkeerdruk naar 531 plaatsen. Er dient minstens uitgegaan te worden van het dubbele aantal, zie voorgaande empirische bewijsvoering van het aantal huidige parkeerplaatsen en het nu al bestaande tekort hierin.

In Bijlage 1 van Goudappel, verkeerseffecten, is geen rekening gehouden met het aantal autobussen. We gaan er van uit dat autobussen behoren tot de categorie “zware vrachtwagens” en niet tot de categorie “lichte vrachtauto's”.



Parkeerdruk van autobussen. vrijdag 6 november 2015

Op een door-de-weekse dag staan er gemiddeld 15 bussen geparkeerd op het parkeerterrein bij de Spido, 's nachts uitsluitende de lijnbussen naar Oost-Europa. Het getal van 10 in tabel b1.1. klopt dus niet. De tourbussen blijven er gemiddeld twee uur, dus per dag komen er al minstens 75 toerbussen. Voorts hebben we ook nog de hop-on-hop-off bus, ieder uur, en de buiten de telling gehouden antieke tram.

Kortom. Het verkeerskundig rapport Goudappel ademt een wetenschappelijke benadering uit, maar er zitten aanwijsbare onvolkomenheden en foute aannames in, waardoor de waarde in twijfel kan worden getrokken. Ook al door het niet meetellen van het project Willemstoren.

In zijn brochure wordt wel uiteengezet dat in de Willemstoren 76 stadappartementen komen, het aantal parkeerplaatsen staat nergens vermeld, evenmin als de ingang van de parkeergarage. Wij waren op het moment van de presentatie in het buitenland en hebben dit dus niet kunnen vragen, maar op de foto's bij het plan komt nergens een ingang voor aan de voorzijde voor, dus ..... is de ingang in de Houtlaan. In het gunstigste geval moet de parkeerdruk met zo'n 75 plaatsen worden verhoogd.

Het Goudappel verkeersplan is gebaseerd op het bouwplan Gedempte Zalmhaven maar het plan Willemstoren is nergens vermeld, alweer een omissie. De verkeersintensiteit zal toenemen.

#### Tot slot.

Het moge duidelijk zijn dat wij de bouwplannen voor het plan Gedempte Zalmhaven absoluut verwerpen. Wij hebben geen verstand van wind, water, milieuzonering, luchtkwaliteit, archeologie enz. Wij hebben ook geen verstand van parkeren en verkeersintensiteit, echter hierbij speelt het gezonde verstand en signalering van de knelpunten een belangrijke rol, vandaar dat wij er wel een oordeel over hebben. Het zal niet toevallig zijn dat bij het aanklikken van de site "Rotterdam.nl/bestemmingsplannen" op Google een site te is van een advocatenkantoor dat gespecialiseerd is in "planschade" (bron Legalexion.nl). Wij zullen zeker gebruik maken van een dergelijk bureau als de plannen door mochten gaan.

Met vriendelijke groeten

Kees Kortland

cc [louwfeenstrav@kpnmail.nl](mailto:louwfeenstrav@kpnmail.nl) Zalmkaven2030  
[fractie@vvdrotterdam.nl](mailto:fractie@vvdrotterdam.nl)