

Gemeenteraad van Rotterdam
t.a.v. mevrouw drs. P.W. Verhoeven, algemeen directeur cluster Stadsontwikkeling
R&W/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

**Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven (kenmerk:
NL.IMRO.0599.BP2098GdpmtZalmhaven-)**

Rotterdam, 30 november 2015

Geachte leden van de gemeenteraad, geachte mevrouw Verhoeven,

Belangstellend en nieuwsgierig volgen wij het ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven, dat door de ontwikkelaars AM en Amvest is ingediend. Allereerst willen wij u, voordat wij onze zienswijze op het bestemmingsplan toelichten, mededelen dat wij de herontwikkeling van het gebied waarop het projectbestemmingsplan van toepassing is zonder meer ervaren als een positieve ontwikkeling voor de wijk.

Onze zienswijze richt zich op enkele elementaire onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan die essentieel zijn voor de toekomst van de wijk als geheel en die van de Houtlaan in het bijzonder. De twee belangrijkste aspecten, te weten **het leefklimaat en de veiligheid**, worden door het ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven dermate beïnvloed, dat de gehele wijk hierdoor uit balans raakt. Door de substantiële versmalling van de Houtlaan, een forse toename van het aantal verkeersbewegingen en het verdwijnen van nagenoeg al het groen voorzien wij dan ook een ernstige achteruitgang van het **leefklimaat** en van de **veiligheid** in de Houtlaan, hetgeen ons welbehagen en keuze om in deze wijk te wonen drastisch verandert.

Verder constateren wij naar aanleiding van de gepresenteerde onderzoeken naar de gevolgen van het bestemmingsplan dat in diverse onderzoeken het appartementencomplex **Willemstoren**, dat gepland is op de hoek van de Houtlaan en de Zalmstraat, niet of onvoldoende is meegenomen. Dit bouwproject valt weliswaar niet binnen het projectbestemmingsplan, maar kan daar onmogelijk los van worden gezien.

Ten slotte ontbreekt de **samenhang tussen het projectbestemmingsplan en de directe omgeving**. De Houtlaan maakt geen onderdeel uit van het projectbestemmingsplan, maar het plan heeft wel degelijk een uiterst negatieve invloed op deze woonstraat. Kijken we naar de balans tussen de Houtlaan ten zuiden van het geplande complex en de Gedempte Zalmhaven ten noorden daarvan, dan moeten wij constateren dat de belasting van de smalle Houtlaan in geen enkele evenredigheid staat tot de belasting van de veel bredere Gedempte Zalmhaven.

Hierna lichten wij onze zienswijze toe, ingedeeld aan de hand van de volgende thema's:

- 1. Verkeer (aantal verkeersbewegingen, toegang parkeergarage De Havenbaron, laden en lossen)**
- 2. Wind**
- 3. Groen**
- 4. Inrichting straat**
- 5. Commerciële activiteiten**
- 6. Bouwvolumes/ladder van duurzame verstedelijking**

1. Verkeerssituatie in de Houtlaan

Uit de presentatie van het projectbestemmingsplan blijkt dat de ontwikkelaar ervoor heeft gekozen om de toegang tot de inpandige garagevoorziening te situeren in de Houtlaan. Deze keuze heeft directe en dramatische gevolgen voor de verkeerssituatie in de Houtlaan. Dit blijkt onder meer uit het volgende:

Aantal verkeersbewegingen

Op dit moment is de Houtlaan de toegangsweg naar 591 inpandige parkeerplaatsen (Hoge Erasmus 360, De Havenbaron 185, Atlantic Huis 46), en daar zouden er vanwege het geplande appartementencomplex Willemstoren nog 53 bijkomen. De geplande parkeergarage in de onderbouw van het nieuwe complex voorziet in 531 parkeerplaatsen. Hiermee komt het totale aantal inpandige parkeerplaatsen die bereikbaar zijn vanuit de Houtlaan op 1175. Samen met de bestaande 25 parkeerhavens aan de zuidzijde van de openbare weg die in het plan gehandhaafd blijven, levert dat in totaal **1200** parkeerplaatsen op die uitsluitend via de Houtlaan bereikbaar zullen zijn, met het daaraan onherroepelijk gerelateerde aantal verkeersbewegingen.

Uit het onderzoek dat Goudappel Coffeng in april 2015 uitvoerde in opdracht van Amvest blijkt niet of onvoldoende dat bij de berekeningen rekening is gehouden met de extra verkeersbewegingen/parkeerbehoefte als gevolg van:

- de commerciële invulling van de plint;
- de toeristische attractie die in de toren is gepland in de vorm van een panoramaterras (ter vergelijking: de Euromast trekt jaarlijks 250.000 bezoekers);
- het expeditie verkeer in de Houtlaan (laden en lossen);
- de af- en aanrijdende taxi's indien in het nieuwe complex een hotel wordt gevestigd, en niet in de laatste plaats
- de bouw van het appartementencomplex Willemstoren (hoek Houtlaan/Zalmstraat) met 76 appartementen.

Volgens het onderzoek neemt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het plan in de hele wijk toe met 1800 motorvoertuigen per etmaal. Voor de Houtlaan zou dat een toename inhouden van 520 naar 1430 voertuigen. In werkelijkheid zal dit aantal echter aanzienlijk hoger liggen. Dit betekent, met name overdag (wonen/werken) en in de loop van de avond (horeca), een permanente stroom auto's over een smalle erftoegangsweg die daarop zelfs nú al niet is berekend. Een totaal van 1200 parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat er op werkdagen circa 1200 auto's per dag de Houtlaan in- en uitrijden. Dat is een grotere toename dan de stijging van 910 die in het rapport voor de Houtlaan wordt genoemd. Daarbij zijn de verkeersbewegingen als gevolg van diverse commerciële activiteiten in de Houtlaan (en in de omliggende straten) nog niet eens meegeteld. De nieuwe fitnessstudio in de Houtlaan genereert nu al extra verkeer, en dat zal alleen maar verder toenemen als ook in de plint van het nieuwe complex commerciële activiteiten worden ondergebracht. Ten slotte, en niet geheel onbelangrijk, is de Houtlaan een ideale en daardoor veel bezochte parkeerstraat voor bezoekers van de horecagelegenheden in onder meer de Van Vollenhovenstraat en de Westerstraat en aan het Westplein, omdat daar weinig parkeerplaatsen zijn. Juist buiten kantooruren levert dit een stroom voertuigbewegingen op (het bekende 'rondjes rijden' op zoek naar een parkeerplaats) die in het onderzoek niet is meegenomen.

Gezien bovenstaande weergave van de realiteit, gebaseerd op gegevens die slechts gedurende een zeer korte periode zijn verzameld, twijfelen wij sterk aan de waarde van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Het onderzoek is achter een bureau ontwikkeld, zonder dat de onderzoekers zich voldoende hebben verdiept in de situatie op locatie. Op de informatieavond (2-11-2015) bleek tijdens het gesprek met de uitvoerenden van het

onderzoek, dat zij niet op de hoogte waren van verschillende momenteel veel voorkomende verkeerssituaties in de Houtlaan. Tijdens het gesprek werd ons geloof en vertrouwen in de juistheid van de onderzoeksuitkomsten ernstig geschaad.

Toegang parkeergarage De Havenbaron

De parkeergarage van De Havenbaron (185 parkeerplaatsen) is uitsluitend bereikbaar via een autolift. In deze lift is plaats voor slechts één voertuig per keer, en op het trottoir voor de ingang van de lift is slechts opstelruimte beschikbaar voor één voertuig. Daarnaast moeten ook alle bewoners en medewerkers van kantoren (Westerstraat) die hun fiets, scooter of motor op de parkeerverdiepingen in De Havenbaron stallen gebruikmaken van deze autolift, waardoor het aantal liftbewegingen nog groter is dan alleen het aantal auto's

Hierdoor ontstaat reeds in de huidige situatie een wachtrij met wisselende lengte, 's ochtends voor de medewerkers van de kantoren, 's avonds voor de bewoners van de appartementen in de Houtlaan en andere wijkbewoners die van deze parkeergarage gebruikmaken. Deze wachtrij zal fors toenemen als de verkeersintensiteit in de Houtlaan als gevolg van het plan meer dan verviervoudigt. Bovendien worden voetgangers (al dan niet met kinderwagens) en gebruikers van een invalidevoertuig bij één wachtende auto op het trottoir ook nu al gedwongen om de rijbaan op te gaan, waardoor onveilige situaties ontstaan.

Laden en lossen

In de huidige situatie parkeren gedurende de hele dag talloze bestelbusjes en vrachtauto's van koeriers- en besteldiensten op het trottoir aan de noordzijde van de Houtlaan. Vrije parkeerhavens aan de openbare weg voor deze voertuigen zijn er op doordeweekse dagen niet of nauwelijks. Deze 'illegale' laad- en losruimte zal in de toekomstige situatie komen te vervallen, waardoor ladende en lossende chauffeurs zullen zorgen voor extra blokkades in de straat: zij moeten hun voertuig op de rijbaan laten staan. Het gaat in de huidige situatie al om aanzienlijke aantallen per dag voor horecaleveranties aan onder meer café-restaurant Loos en hostel Room (beide met hun expeditie-ingang aan de Houtlaan), evenals particuliere bestellingen voor de bestaande 69 appartementen in de Houtlaan.

Ook de aan- en afvoer van vuilcontainers van Atlantic Huis, café-restaurant Loos, hostel Room, De Havenbaron en Hoge Erasmus vindt meerdere keren per week plaats via de Houtlaan, waarbij de vuilniswagens de straat voor langere tijd blokkeren. Het expeditieverkeer in de Houtlaan zal in de toekomst dus aanzienlijk toenemen. Er is in het nieuwe complex weliswaar voorzien in een inpandige expeditieruimte, maar daar lijkt volgens de tekening slechts plaats voor 1 (vracht)auto per keer. Er zullen echter onvermijdelijk en met regelmaat meerdere laad- en losbewegingen tegelijk moeten plaatsvinden, zoals verhuizingen bij 485/375 appartementen, toelevering aan een hotel met 288 kamers, de toelevering aan de commerciële ruimten in de plint, taxi's, vuilnisauto's en technische installateurs/reparatiediensten voor de diverse gebruikers in de straat.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het onderzoek naar de verkeersintensiteit onvolledig is en niet als maatgevend kan worden geaccepteerd, temeer omdat in het onderzoek géén rekening is gehouden met het geplande appartementencomplex Willemstoren met voorzien parkeergarage-ingang in de Houtlaan. Gelet op bovenstaande kan niet anders worden geconcludeerd dan dat de ingang van de parkeergarage niet in de Houtlaan moet komen, maar aan de Gedempte Zalmhaven: een brede straat met voldoende ruimte voor de verkeersstromen die een parkeergarage met ruim 500 plaatsen met zich meebrengt. Dan komen de doorstroming en veiligheid niet in het gedrang.

2. Windoverlast in de Houtlaan

Het door bureau Peutz in opdracht van Zalmhaven C.V. en/of Amvest B.V. uitgevoerde windtunnelonderzoek naar de windoverlast rond het te ontwikkelen complex levert de nodige

vraagtekens op. Voor de Houtlaan luidt de uitkomst van dit onderzoek “Op de Houtlaan nabij het plangebied blijft het windklimaat ‘goed’”. Uit de cijfers in de gepresenteerde tekeningen van Peutz blijkt echter dat het windklimaat aanzienlijk verslechtert, met name aan het begin van de Houtlaan, tussen de Hoge Erasmus en de geplande Willemstoren, maar ook in het overige deel van de straat. Op de tekeningen die tijdens de inloopavond op 2 november jl. werden gepresenteerd ontbrak de geplande Willemstoren volledig, in een latere versie duikt hij echter weer op. De vraag is natuurlijk op basis van welke informatie het aangehaalde windtunnelonderzoek heeft plaatsgevonden. Ook hier geldt dat de huidige praktijk aantoont dat op meerdere dagen de windoverlast in het deel van de Houtlaan op de hoogte van de Erasmustoren en de geplande Willemstoren gevaarlijke situaties oplevert. Tijdens de informatieavond (2 november) werd dat ontkend door de “professionals”, maar wij zijn de ervaringsdeskundigen. Als de Willemstoren er staat zal blijken dat de er een heftige lucht-/winddoorgang ontstaat tussen de twee hoge gebouwen, die heel dicht op elkaar gepland staan. Als de toren van 200 m daar vlakbij wordt gebouwd, kan geen enkel windonderzoek ons overtuigen met resultaten, dat er nauwelijks van verslechtering sprake zal zijn. Ook een second windonderzoek laat zien dat het onderzoek van bureau Peut onvolledig is en niet deugt. Het lijkt wel of het uitslagen geeft te zien die wenselijk zijn voor de projectontwikkelaar.

Wij kunnen concluderen dat er sprake is van verschillende versies van het windrapport, met verschillende waarden. Dat maakt het onderzoek naar de windoverlast niet geloofwaardig en het zal dus opnieuw en onafhankelijk moeten worden uitgevoerd, op basis van correcte gegevens, met een objectieve uitkomst, zodat het toetsing door de Raad van State kan doorstaan.

3. Groenvoorziening in de Houtlaan

De Houtlaan is nu een redelijk groene straat. Door uitvoering van het bestemmingsplan verdwijnen in totaal ca. 22 bomen, zowel in en aan de Houtlaan als op het parkeerterrein tussen de panden aan de Van Vollenhovenstraat en het huidige kantoorpand op de planlocatie, evenals ca. 250 m² groenvoorziening, en daarmee ook andere vormen van leven, waaronder vogels. Dit doet niet alleen afbreuk aan het aanzicht van de straat (het wordt een smalle, stenen steeg), maar ook aan de kwaliteit van de lucht die we inademen. Groen is immers de belangrijkste [filter van fijnstof](#), dat in aanzienlijk grotere concentraties in de lucht zal gaan voorkomen als gevolg van de toename van het autoverkeer. Verder hebben groenstroken in de stad een belangrijke [afvoerfunctie bij \(overvloedige\) neerslag](#), een thema dat [bij de gemeente Rotterdam hoog op de agenda staat](#), en zijn ze een nog belangrijker [instrument om hitte in de stad tegen te gaan](#). De bovenste verdiepingen van De Havenbaron en het appartementencomplex Houtlaan 44-70 krijgen volgens de gepresenteerde plannen weliswaar uitzicht op een, zoals het er nu naar uitziet, groen dak, voor de lagere verdiepingen is dat zeker niet het geval. Het huidige groene uitzicht van de bewoners van deze verdiepingen verdwijnt dan ook volledig.

Door de zuidelijke gevel van het nieuw te bouwen complex enkele meters naar het noorden op te schuiven kan het huidige aantal vierkante meters groen worden gehandhaafd, waardoor het leefklimaat in de Houtlaan niet nóg verder wordt aangetast. Wij gaan er dan ook van uit dat de totale hoeveelheid groen in de Houtlaan op enigerlei wijze behouden blijft dan wel wordt heraangelegd, waarbij voor elke gekapte boom ter plaatse minimaal één nieuw exemplaar wordt geplant.

4. Inrichting van de Houtlaan

Volgens de juridische plankaart in het ontwerpbestemmingsplan heeft de projectontwikkelaar de vrijheid om te bouwen tot aan de rand van de bestrating van de Houtlaan. Dit zou betekenen dat de nieuwe rooilijn voor de gehele Houtlaan komt te liggen ter hoogte van hostel Room (hoek Houtlaan/Van Vollenhovenstraat). Ook al is dat in het huidige bouwplanontwerp “niet in de intentie”, juridisch biedt het projectbestemmingsplan hiervoor echter alle mogelijkheden. Een dergelijk besluit

heeft ingrijpende gevolgen voor de Houtlaan, die daardoor zou veranderen in een zeer smalle straat met hoge gevelwanden en een uiterst beperkte ruimte voor de verschillende verkeersstromen (voetgangers, fietsers en auto's). De rijbaan is nu al te smal voor autoverkeer in één richting en fietsverkeer in twee richtingen. Vanwege de op het trottoir gestalde fietsen en vuilcontainers en deels op de stoep geparkeerde vrachtwagens van horecaleveranciers is de doorgang hier nu al beperkt of onmogelijk voor voetgangers, laat staan voor kinderwagens of invalidervoertuigen. Ter hoogte van het perceel waarop het projectbestemmingsplan van toepassing is bedraagt de breedte van het trottoir tussen de rijbaan en de huidige rooilijn momenteel 8,50 m, de gevel van het bestaande gebouw ligt nog 5,00 m noordelijker. Ook aan de noordzijde van de rijbaan zijn de parkeerhavens 1,80 m breed. Deze breedte is, mede door onzorgvuldig parkeren, in de praktijk onvoldoende: gemiddeld steken auto's aan beide zijden van de rijbaan 10 à 20 cm buiten de parkeerhavens uit. Dat brengt de effectieve breedte van de rijbaan terug tot 3,10 m - met uitschieters naar 2,90 m. Een fietser die langs geparkeerde auto's rijdt heeft bij weinig wind 0,90 à 1,00 m nodig om een tegemoetkomende auto veilig te kunnen passeren. De 2,10 m die overblijft voor auto's en vrachtauto's is veel te weinig voor een veilige verkeersafwikkeling. In de huidige statie levert het fietsen in westelijke richting gevaarlijke situaties op. Fietsers worden nu al gedwongen op het trottoir te gaan fietsen, omdat er te weinig ruimte is een aankomende auto te passeren. Bovendien blijkt uit de door de ontwikkelaar uitgevoerde onderzoeken dat de windintensiteit in de Houtlaan sterk toeneemt, wat voor fietsers in een zodanig smalle straat tot nog gevaarlijker situaties zal leiden.

Verder verdwijnen volgens de gepresenteerde tekeningen alle openbare parkeerhavens aan de noordzijde van de Houtlaan. Ook de verplichting voor gebruikers/bewoners van het nieuwe complex tot huur/koop van een in pandige parkeerplaats is van directe invloed op de parkeerdruk in de Houtlaan en omliggende straten. Ontbreekt deze verplichting, dan betekent dat onherroepelijk een toenemende parkeerdruk in de Houtlaan, waar de parkeerplaatsen langs de openbare weg op doordeweekse dagen en avonden in het weekend nu al bijna allemaal permanent bezet zijn. Verder valt op dat in het plan slechts één in- en uitgang naar de nieuw te bouwen parkeergarage is voorzien, waarvan wordt beweerd dat deze beschikt over "voldoende capaciteit". De parkeergarage van het bestaande (te slopen) kantoorpand heeft maar liefst vier in- en uitgangen, en er is een in- en uitgang voor het parkeerterrein ten westen van het bestaande pand. En zelfs in die situatie moeten 's ochtends vaak meerdere inrijdende auto's op elkaar wachten. Overigens valt uit de tekeningen op te maken dat de ingang van de parkeergarage bijna recht tegenover de uitgang van de parkeergarage van De Havenbaron is gepland, met alle gevolgen van gelijktijdig uitrijdende voertuigen aan beide zijden van de straat.

Met het oog op het leefklimaat bestaan in het projectbestemmingsplan aanzienlijke verschillen tussen de Houtlaan en de Gedempte Zalmhaven. De Gedempte Zalmhaven is een ruim opgezette straat met twee aparte rijbanen, elk voor één richting, gescheiden door een royale groene middenberm. Het ligt dan ook voor de hand om een veelvoud van het huidige aantal voertuigen niet door de Houtlaan te leiden, maar via de Gedempte Zalmhaven, aangezien de fysieke ruimte, en daarmee de verkeersveiligheid, in laatstgenoemde straat vele malen groter is.

5. Commerciële activiteiten in de Houtlaan

De begane grond van het te ontwikkelen complex aan de Houtlaanzijde is ingetekend als bedrijfsruimte (winkels/horeca). In de vorige presentatie van het bestemmingsplan (2013) had de begane grond nog een woonbestemming, in de nieuwste versie is dat commerciële ruimte geworden. De bedrijfsruimte in de plint van De Havenbaron heeft 10 jaar leeggestaan, en wordt nu voor het grootste gedeelte getransformeerd tot woningen, dus veel animo voor commerciële activiteiten is er kennelijk niet in deze straat. Bovendien ervaren de bewoners van de Houtlaan nu al veel overlast van bezoekers aan de horecagelegenheden in de Van Vollenhovenstraat, de Westerstraat en aan het Westplein: parkeeroverlast, (zwerf)afvaloverlast en (nachtelijke) geluidsoverlast. Dat laatste zal

alleen maar toenemen bij een verdere versmalling van de Houtlaan en het verdwijnen van groenvoorzieningen, omdat het 'klankkasteffect', dat momenteel met name in de nachtelijke uren al als zeer storend wordt ervaren, hierdoor automatisch alleen maar verder zal toenemen. Wij zijn in principe niet tegen inrichting met commerciële activiteiten, maar indien deze keuze wordt gemaakt moet de gemeente zich realiseren dat ook de infrastructuur in de omgeving hiervoor moet worden ingericht. Behalve de eerder genoemde groenvoorziening gaat het hierbij ook om onder meer parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen, zodat de vestiging van commerciële activiteiten voor ondernemers daadwerkelijk aantrekkelijk wordt en de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk beperkt blijft.

Stem de inrichting van de plint af op de vraag van de markt en stem een eventuele commerciële invulling af op de behoefte van de wijk, waar al een overdadig horeca-aanbod is.

Bovenin de geplande Zalmhaventoren is [een openbaar toegankelijk uitzichtplatform](#) voorzien. Vanwege de hoogte gaat dit de functie van de Euromast overnemen, of anders op zijn minst evenaren. Het wordt daarmee een van de grotere toeristische trekpleisters in de binnenstad. De Euromast trekt nu jaarlijks tussen 250.000 en 300.000 bezoekers, dus een vergelijkbaar aantal zal de nieuwe toren dan ook via de hoofdentree in de Houtlaan betreden. Over deze publieksfunctie, die in de vorige versie van het plan nog expliciet werd genoemd, is nu niets meer terug te vinden. Naast de entree voor de appartementen en het eventuele hotel is ook de toegang tot dit uitzichtplatform gepland in de Houtlaan, met een enorme toestroom van bezoekers als gevolg. Behalve een tekort aan parkeerplaatsen voor auto's is er in de Houtlaan nu ook al een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen op straat, en omdat het trottoir smaller wordt zullen er zeker niet méér mogelijkheden voor het stallen van fietsen worden gerealiseerd. Dit is niet voldoende uitgewerkt in het bestemmingsplan. Fietsen deugdelijk stallen en veilig door de straat kunnen fietsen (vooral met het oog op de beperkte breedte van de Houtlaan) zijn in dit kader belangrijke basisvoorzieningen.

Verdeel de diverse typen entrees en daarmee de stromen bewoners/gebruikers, bezoekers, parkeerders en leveranciers evenredig over het gehele complex en de aangrenzende straten.

6. Bouwvolumes/ladder van duurzame verstedelijking

Het projectbestemmingsplan biedt ruimte aan enkele enorme bouwvolumes. In het plan wordt dat als volgt omschreven: *"Binnen het plangebied is een aantal bouwvolumes beoogd. De locatie zal daarmee worden getransformeerd in een hoogwaardig woon- en verblijfsgebied"*. Over dat laatste zijn niet alle betrokken partijen dezelfde mening toegedaan. Met name de aansluiting bij de historische bebouwing van het Scheepvaartkwartier wordt op een wel heel bijzondere manier gedefinieerd: *"Richting het Willemsplein zal de bebouwing haar hoogtepunt bereiken in de vorm van de hoge woontoren, die werkt als verbindend element (!) tussen het Scheepvaartkwartier en de hoogbouwzone langs de eerder besproken stadsas vanaf de Schiekade naar de Kop van Zuid. Met dit accent wordt een brug geslagen tussen de noord- en zuidzijde van de stad. De bebouwing wordt zodanig vormgegeven en gesitueerd, dat de bestaande zichtlijnen vanaf de rivier naar het centrum, als ook de zichtlijnen binnen het Scheepvaartkwartier vrij blijven. Daarmee zal het bouwplan aansluiten (!) op de huidige waardevolle structuren van het Scheepvaartkwartier om een zo gevarieerd en hoogwaardig mogelijk beeld te waarborgen."* De vraag waarom een dergelijk verbindend element meer dan 200 meter hoog zou moeten zijn wordt in het projectbestemmingsplan weliswaar in uiterst wollige bewoordingen, maar daarmee zeker niet duidelijk en bevredigend beantwoord.

In het kader van bovenstaande plaatsen wij eveneens onze vraagtekens bij de wijze waarop de zogenoemde 'ladder van duurzame verstedelijking' is toegepast. De vraag op de eerste trede van deze ladder luidt: *"Is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling?"*. De woningmarktanalyse

door de Stadsregio Rotterdam, op basis waarvan de eerste trede van de ladder is getoetst, dateert van 2013. En een vergelijkbaar prestigeproject als De Rotterdam, waar een groot deel van de 240 appartementen nog steeds leegstaat, was toen nog niet eens opgeleverd. De grote reclameborden waarmee Vesteda gegadigden probeert te vinden voor de appartementen in De Hoge Heren, New Orleans en Montevideo spreken boekdelen: er is veel leegstand, ook in het zogenoemde segment “*Stedelijk Exclusief*”. Voor wie wordt er dan gebouwd, behalve voor leegstand? Het aantal appartementen in het nieuwe complex bedraagt al meer dan in alle omringende bestaande appartementencomplexen samen! En de situatie op de Rotterdamse kantorenmarkt is nog veel nijpender: het verschil tussen opname en voorraad is anno 2015 in de stad extreem groot, met een aanbod van 1.017.000 m² (dat dus leegstaat!) tegenover een vraag van slechts 103.000 m². Het is dan ook des te opvallender dat in de toelichting bij de eerste trede het geplande aantal vierkante meters kantooruimte niet eens wordt genoemd. Hier kunnen wij niet anders concluderen dat eerder genoemde vraag ontkennend moet worden beantwoord.

Wij wonen in een grote stad, en in het centrum, en weten dat er gebouwd wordt; we juichen dat ook toe. Toen wij in 2005 hier kwamen wonen lag er een bouwplan dat paste binnen de wijk en dat aansloot op bestaande gebouwen.

Nu ligt er een plan voor een megalomaan gebouw.

Via meerdere bronnen is ons bekend dat de Gemeente Rotterdam zijn verlies heeft moeten nemen voor de Calypsotoren en het Central District (Dat kost de gemeenschap miljoenen euro's). Door de achterliggende crisis is ook veel verlies geleden op het gebied, waarop het nieuwe gebouw gepland staat.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de Gemeente akkoord gaat met het afwentelen van te duur geworden grond (een risico van de projectontwikkelaar) op de omwonende burgers en ten nadele van de prachtige wijk.

Stem de inrichting van het plan af op de werkelijke vraag van de markt, zodat opname en aanbod met elkaar in redelijk evenwicht zijn er niet gebouwd hoeft te worden voor leegstand.

Conclusie

Het projectbestemmingsplan is zoals het nu wordt gepresenteerd uit balans. Als de indeling beter wordt geproportioneerd zijn de nadelige gevolgen voor de bewoners van de Houtlaan veel minder groot en worden de lasten evenrediger over de wijk verdeeld.

Wij twijfelen sterk aan de totstandkoming van de resultaten van de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd in opdracht van AM/Amvest dan wel Zalmhaven C.V. Werkelijk álle uitkomsten zijn ofwel positief ofwel niet van invloed op de bestaande dan wel de toekomstige situatie. Dat is op zijn minst merkwaardig te noemen, zeker in een situatie waarin de projectontwikkelaar tevens indiener van het bestemmingsplan is. Bovendien is in diverse onderzoeksrapporten geen rekening gehouden met het project **Willemstoren**.

De onderzoeken moeten opnieuw en daadwerkelijk onafhankelijk worden uitgevoerd, in opdracht van de gemeente. Alleen op die manier zijn zowel de opdrachtverstrekking als de uitkomst openbaar en transparant en geven de rapporten geen verkeerde voorstelling van zaken.

Met bovenstaande zienswijze willen wij u dringend verzoeken om in alle redelijkheid een objectieve afweging te maken tussen de financiële belangen van een Amsterdamse projectontwikkelaar en de persoonlijke belangen van inwoners van Rotterdam. Door het gepresenteerde ontwerpbestemmingsplan op bovengenoemde punten aan te passen leveren alle betrokken partijen een positieve bijdrage aan **het leefklimaat en de veiligheid** in het Scheepvaartkwartier, ook op de langere termijn.

Zienswijze bewoners Houtlaan 16F en 18B Ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven

Uiteraard zijn wij bereid deze zienswijze nader toe te lichten. Daarnaast willen we met veel plezier een rondleiding voor u organiseren, zodat u de situatie ter plaatse zelf in ogenschouw kunt nemen en zich persoonlijk een beeld kunt vormen van onze zienswijze.

Hoogachtend,

N. Kapiteijn
Houtlaan 18 B
3016 DA Rotterdam

C.H. Kapiteijn-Blaak
Houtlaan 18 B
3016 DA Rotterdam

L.I. Verhage
Houtlaan 16 F
3016 DA Rotterdam

E.H. Lonis
Houtlaan 16 F
3016 DA Rotterdam