

P. Rosekrans
Gedempte Zalmhaven 793
3011BT Rotterdam
Tel. 0107855065

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

referentie: **Ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven**
/ NL.IMRO.0599.BP2098GdpmtZalmhaven,

Rotterdam, 1 december 2015.

ZIENSWIJZE P. Rosekrans, Ontwerpbestemmingsplan Gedempte Zalmhaven 2015.

Geachte Dienst Stadsontwikkeling,

Bij het aantreden in 2014 had het College van Rotterdam als uitgangspunt: *Meer zeggenschap voor Rotterdammers. Rotterdam is van de Rotterdammers. Dus beslissen zij in verschillende vormen direct mee.* Van dit principe is in de ontwerpbestemmingsplan-procedure niets waargemaakt. Eerder is er sprake van alle inspraak onmogelijk te maken. Het waren loze woorden. Op geen enkele wijze is de bevolking van de wijk betrokken geweest bij het ontwerpbestemmingsplan, dat zelfs niet eens door de gemeente is opgesteld maar door de investeerder. Op zich geen ontoelaatbare werkwijze maar op zijn minst had de gemeente een beleidsvisie als grondslag moeten geven. Ook een stedenbouwkundige visie van de gemeente ontbreekt ten enenmale in het ontwerpbestemmingsplan. Uitgangspunten van eerdere regelgeving, b.v. *Handreiking voor een Projectbestemmingsplan, 2009*, worden niet gerespecteerd. De handelswijze doet denken aan *De Bankenwet* inzake COCO transacties, profijtelijk voor de banken, geschreven door de ING Bank. Om niet met een zaal vol unaniem protesterend burgers geconfronteerd te worden, werd afgezien van een hoorzitting, zoals destijds in de Arminiuskerk, maar werd gekozen voor een de-escalerende inloopavond. Alles wordt in het werk gesteld om de invloed van de burger te dwarsbomen en te suggereren dat het megalomane plan steun heeft bij de bevolking.

Er bestaat sterk de indruk dat er een akkoord is opgesteld tussen gemeente en Amvest B.V. om de 22,3 miljoen afschrijving op 'de Rotterdam', Fin.Dgbl, 15-06-2015, te compenseren met een bestemmingsplan dat de verlieslatende investering van Amvest/AM in 2005 met de aankoop van het te slopen pand weer winstgevend moet maken. Onder het bestaande bestemmingsplan heeft de grond met pand een waarde van 6 à 8 miljoen. Met het ontwerpbestemmingsplan zal dit stijgen tot 35 tot 40 miljoen. Voorwaarde hierbij is natuurlijk wel dat storende invloed van wijkbewoners moet worden voorkomen. Alles is in het werk

gesteld om inspraak van buurtbewoners tegen te gaan, geheel tegen de mooie woorden van het College in.

Al jarenlang is de gemeente Rotterdam bezig de bouwers, grondspeculanten en projectontwikkelaars te subsidiëren, mogelijk ingegeven door angst dat zij anders Rotterdam de rug toekeren. De gemeente heeft LSI 6 tot 10 miljoen schuld kwijtgescholden, zoals de heer Smits trots vertelde in het Algemeen Dagblad op 7 oktober. Het compenseren van ondernemersrisico's is niet de taak van de gemeente. Ook de burger krijgt geen schuldkwijtschelding bij achterstallige belastingbetaling. Onder het vorig college is voor ongeveer 52 miljoen grond rond het Centraal Station overgenomen van projectontwikkelaars met het idee deze grond in erfpacht uit te geven. Dit is op niets uitgelopen. Schandalig hoe met gemeenschapsgeld wordt omgesprongen, terwijl Rotterdam het grootste aantal bijstandsuitkeringstrekkers kent, die veelal in armoede hun kinderen moeten grootbrengen. Leert Rotterdam nooit van zijn fouten? Uiteindelijk kan het Zalmhavenproject Rotterdam opnieuw veel geld gaan kosten.

Bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan:

1 Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de eis dat de voorgenomen woningvolumes worden vermeld. Van de woninggrootte is via de parkeernorm het aantal benodigde parkeerplaatsen afgeleid. Het is niet na te gaan of de parkeernorm adequaat is toegepast. De indruk bestaat dat het aantal parkeerplaatsen in de geplande garage te gering is, zeker als men ervan uitgaat dat in het luxe segment sprake is van 1,7 parkeerplaats per woning, wat niet gerealiseerd wordt. Ook wordt gesuggereerd dat er geen vaste privé parkeerplaatsen worden voorzien maar plaatsen die overdag door kantoorpersoneel worden bezet en 's avonds door bewoners; een onaantrekkelijke situatie voor bewoners in het exclusieve segment, wat de verkoopbaarheid niet zal bevorderen.

2 Verkeersontwikkeling.

Volgens het onderzoeksrapport van de Fa. Goudappel Coffeng zijn op grond van het bouwplan geen problemen te verwachten. Echter als bewoner constateer ik thans al ernstige doorstroomproblemen zeker bij afsluiting van b.v. de Maastunnel of andere verkeersobstructies in de directe omgeving. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de omstandigheid dat het Scheepvaartkwartier maar één werkelijke ontsluitingsweg heeft, de Scheepstimmermanslaan. De Houtlaan, waarop 10 parkeergarages uitkomen wordt verder versmald. Thans bestaan hier al sterke doorstroomproblemen, versterkt door het bestaan van parkeerliften in o.a. de Havenbaron waardoor de afvloei capaciteit beperkt wordt. Bij een verdrievoudiging van het verkeer in de versmalde Houtlaan, zoals aangegeven in de verkeersstudie, zullen de verkeersproblemen navenant toenemen. Bij calamiteiten, denk aan overstroming van het buitendijkse gebied, zal evacuatie ernstige belemmering ondervinden.

3 Milieu.

In de recente *Koersnota Schone lucht*, 29 april 2015, suggereert de gemeente met uitspraken als *“De verbetering van de luchtkwaliteit leidt tot een beter imago van Rotterdam en tot het in de pas blijven met de andere grote steden die ook actief inzetten op verbetering van de luchtkwaliteit. Met de expliciete focus op gezondheid als bepalend voor de koers in relatie tot de luchtkwaliteit, loopt Rotterdam voorop”*. hard te werken aan een beter milieu.

Het tegendeel is het geval. Alleen het imago van de stad en de verbetering van het economisch klimaat is de gemeente een zorg. De gezondheid van de de bewoners komt op de allerlaatste plaats. Volgens de milieu inventarisatie van DCMR is Rotterdam een ernstig vervuilde stad. De concentratie fijnstof (PM10) ligt op het hoogste niveau van Nederland en ook internationaal blijkt Rotterdam tot de vuilkampioenen te behoren. In centrale delen van de stad blijkt volgens het RIVM de concentratie Fijnstof (PM10) op 37 dagen de gevarengrens van 50 mcg/m³ is overschreden, bij een grenswaarde jaargemiddelde van 40 mcg/m³, waarbij de internationale grensnorm van 20 mcg/m³ ruim wordt overschreden.

Wordt het niet tijd dat de gemeente Rotterdam zijn verdichtingsdoelstellingen aanpast en niet nog meer mensen in dit vervuilde centrum laat wonen, waardoor de vervuiling nog een graadje erger wordt? In 2020 zal dit nog steeds zo zijn met een gemiddeld verlies aan levensverwachting van 1 tot 3 jaar. Rotterdam is een van meest vervuilde gebieden van de wereld. Welke waarde moeten we hechten aan de woorden van Pex Langenberg: *“Iedere Rotterdammer heeft recht op gezondere lucht”*? Dit geldt blijkbaar niet voor de bewoners van het Scheepvaartkwartier, daar geldt: jullie lucht wordt vuiler en daar zullen wij aan bijdragen!

4 Bodemvervuiling.

De bodem van het bouwgebied is ernstig vervuild met zware metalen, lood, arseen etc. Er zal 108.000 m³ grond moeten worden afgegraven en gereinigd. Alleen al voor de afvoer zijn 5500 vrachtwagens nodig, wat weer ernstige luchtvervuiling met zich mee zal brengen. Wie gaat de getaxeerde 10 miljoen euro betalen, die met het reinigingsproject gemoeid zijn. Gaat de gemeente de reiniging van de private grond betalen? Hoe zit het met de grondwatervervuiling die bij de afgraving ontstaat? Hoe zijn de risico's op verzakking van aangrenzende panden t.g.v. de afgraving? Wie is aanspreekbaar op de ontstane schade?

5 Bezinning.

In het bezonningsonderzoek van de Fa. Peutz is uitgegaan van een vlakke gevel van het appartementengebouw aan de Gedempte Zalmkade, noordzijde, waarbij de ramen in het geveloppervlak zijn geplaatst. De gevel is echter niet vlak. Er zijn diepe balkonnen van 180 cm diameter, ontworpen om in de zomer directe zoninstraling in de woningen te vermijden en in de winter, bij laagstaande zon, juist wel zoninstraling in de woning te realiseren, bijdragend aan vermindering van de stookkosten. Het verlies aan bezinning is door de foutieve aanname niet 3 uur, zoals in het rapport van Peutz vermeld maar kan oplopen tot 5 uur verlies, terwijl de gemeente in een recente nota verlies tot 2 uur acceptabel acht. Een dergelijk ernstige vermindering van het leefklimaat is niet aanvaardbaar en is reden om het ontwerpbestemmingsplan af te wijzen.

6 Windhinder.

Het second opinion onderzoek van de Fa. Actiflow, in opdracht van de Werkgroep Zalmhaven2030 verricht, geeft aan dat er een aanzienlijke verslechtering van het windklimaat rond de planlocatie zal optreden, door de onderzoekers in enkele zones als niet acceptabel beoordeeld. Ik mag u verwijzen naar dit second opinion rapport. De ernstige verslechtering van het windklimaat is op zich voldoende reden om het ontwerp bestemmingsplan af te wijzen.

De ontkenning van aantasting van het historisch stadsgezicht in de wijk, de ontkenning dat de leefbaarheid wordt aangetast door het project, de stelling dat de toren zo goed past in de omgeving en in de oplopende bouwhoogte in de Gedempte Zalmhaven zijn onwaarheden in het ontwerpbestemmingsplan waarmee de gemeente nooit had mogen instemmen.

Het ontbreken van bouwtekeningen en exacte aanduiding van het bouwareaal maken het moeilijk de precieze aantasting van het parkje aan de Gedempte Zalmhaven te beoordelen. Zeker is dat het parkje kleiner wordt mede ook door toegangswegen tot de stadswoningen ter hoogte van de plint te realiseren. Tevens zal tijdens de bouwfase het parkje verdwijnen alsmede de mooie bomen hier geplaatst omdat het parkje in het bouwterrein wordt opgenomen. Ik protesteer hier met klem tegen. Het leefklimaat wordt op onaanvaardbare wijze aangetast.

Het is onbegrijpelijk dat de gemeente Rotterdam eenzijdig kiest voor het financieel gedreven belang van de investeerder/ontwikkelaar en geen oor heeft voor de belangen van de bewoners. Een enigszins evenwichtige belangenafweging mag toch van het gemeentebestuur worden verwacht. Medewerking verlenen aan de zucht naar winstmaximalisatie van

een investeerder ten koste van het leefklimaat van de huidige bewoners is ongepast. Toen ik aan de Gedempte Zalmhaven kwam wonen was er sprake van het bestemmingsplan 1993. Op geen enkele wijze was te voorzien dat de toegestane bouwhoogte tot maximaal 40 m zou worden verhoogd tot meer dan 200 m. Er is hiermee zelfs geen sprake van hoogbouw, geldend tot 150 m, maar van superhoogbouw, waarvoor de normen nog moeten worden ontworpen. In de *Hoogbouwvisie 2011* van de gemeente Rotterdam wordt nergens gesproken van bouw boven 150 m. Er zijn voldoende mogelijkheden om op deze plaats aantrekkelijk en in een menselijke maat te bouwen maar dan zal de investeerder genoeg moeten nemen met een lagere opbrengst. Het is overigens de vraag of er in de markt behoefte is aan een megalomaan woningbouwproject. De appartementenmarkt in Rotterdam is verzadigd en de bevolkingsgroei in de komende decennia wordt door verschillende studies zeer beperkt geacht. Ook is het de vraag of vanwege de te voorziene verkeers-, parkeer- en milieuproblemen het voor toekomstige Rotterdammers aantrekkelijk is om in dit gebouw te komen wonen.

Het krakkemikkige, vol fouten en eenzijdige suggesties staande ontwerpbestemmingsplan met tal van lacunes, niet onderbouwd door een gemeentelijke stedenbouwkundige visie, niet voldoende aan de eisen aan een bestemmingsplan te stellen, dient eenduidig te worden afgewezen!

Met een vriendelijke groet,

Paul Rosekrans.