

Bijlage 1 - Stichting BIS

Geachte Raad van State,

Via deze brief wil de Stichting BIS zich rechtstreeks tot u richten

De stichting Bewoners Initiatieven Scheepvaartkwartier (BIS) is 30 juli 2002 opgericht door bewoners en Verenigingen van Eigenaren van de nieuwe appartementcomplexen in het Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk met het doel het leefklimaat in de wijk te bevorderen. De eerste wapenfeiten waren een kinderspeelplaats, een schooltuin, het plaatsen van twee beelden in het parkje op de Gedempte Zalmhaven, en het organiseren van een wijkfeest.

Ons streven is continue geweest, en is nog steeds, een hoogwaardig woon- en werkklimaat te creëren in deze wijk.

Bij de eerste signalen over nieuwbouw in de Zalmhaven, de studie van KCAP en dS+V (2003), heeft een kerngroep binnen de stichting geprobeerd de ontwikkelingen te volgen en te beïnvloeden. Alle initiatieven bleven zonder het gewenste resultaat. De gemeente heeft de kerngroep zelfs niet betrokken bij het ontwikkelingsproces.

Op 18 april 2007 presenteerde de gemeente het resultaat van de planvorming als een 'fait accompli' aan de (geschrokken) inwoners van het Scheepvaartkwartier, die in groten getale waren toegestroomd.

De kerngroep heeft daarna, om redenen van herkenbaarheid onder de naam Zalmhaven2030 een groot aantal activiteiten ondernomen om alsnog invloed uit te oefenen op de besluitvorming over het bestemmingsplan dat, vergeleken met de studie uit 2003, in programmatische omvang meer dan verdubbeld was. Bewoners uit alle wooncomplexen volgen de ontwikkelingen via de website www.zalmhaven2030.nl, er zijn circa 170 abonnees. Nadat in 2008 de bezwaren tegen het vrijstellingsbesluit ongegrond waren verklaard, is de kerngroep doorgegaan met haar activiteiten, zoals te lezen valt op onze website.

Het bestemmingsplan dat in 2013 werd vastgesteld had veel draagvlak in onze wijk, voor het perceel van de Zalmhaventoren werd een conserverende bestemming gegeven: bouw tot maximaal 20 meter hoogte.

In februari 2015 begon een nieuwe ronde, toen de gemeente en projectontwikkelaar een nieuw project bestemmingsplan naar buiten brachten. Tot onze teleurstelling was het oude idee van superhoogbouw opnieuw van stal gehaald, hoewel de gemeente wist dat bij de bewoners van het Scheepvaartkwartier hier geen draagvlak voor was. Via alle mogelijke inspraakmomenten, brieven, zienswijzen, artikelen, handtekeningacties en gesprekken met gemeentefracties en de wethouder hebben wij getracht het geluid van de bewoners kenbaar te maken. De wethouder en de gemeenteraad vonden echter de belangen van projectontwikkelaar belangrijker.

De Stichting BIS is nooit tegen nieuwbouw geweest, als het maar passend is in de wijk. Het huidige plan is veel te megalomaan voor de 19e eeuwse buurt. In dit standpunt worden we volmondig gesteund door de Gebiedscommissie Centrum, het vertegenwoordigend orgaan voor de

deelgemeente. Zij schreven in hun advies aan de gemeente: "Als je afvraagt op welke locatie je de hoogste toren van Nederland gaat bouwen, kom je niet in het Scheepvaartkwartier uit".

De Gemeente had in de tot de totstandkoming van een projectbestemmingsplan een onafhankelijke positie moeten innemen tussen de initiatiefnemer enerzijds en de belanghebbenden anderzijds. Van die onafhankelijke positie is tijdens de gepasseerde procedure niets gebleken. Hiermee heeft de gemeente in strijd met de geest van de Wro gehandeld. De belangen van de initiatiefnemer werden door de gemeente veel zwaarder gewogen dan die van de overige belanghebbenden. De gemeente heeft vanaf het begin zich geheel gecommitteerd aan het plan van de projectontwikkelaar. Hetgeen tot uiting kwam in het op alle manieren tegemoet komen aan de wensen van de initiatiefnemer en het wegwuiven van circa 70 onderbouwde bezwaarschriften.

Door het ontbreken van een concreet bouwplan en door het ontbreken van de expliciete 'stedenbouwkundige randvoorwaarden', was het voor het bewoners moeilijker om hun bezwaren goed te kunnen onderbouwen. Exemplarisch hierbij is de discussie over of er voldoende parkeerplaatsen gebouwd kunnen worden. In alle verkeer- en parkeerstudies bij het bestemmingsplan werd uitgegaan van aannames over de grootte van de te bouwen appartementen, immers het bouwplan ontbrak, waardoor rekensommen passend gemaakt konden worden.

Een ander voorbeeld van de vooringenomenheid van de gemeente is de discussie over de Hoogbouwnota. Deze wordt al naar gelang het de gemeente uitkomt zeer ruim geïnterpreteerd, bijvoorbeeld als het om de superhoogbouwzone gaat, dan valt het zalmhavengebied erop eens wel in (volgens de nota ligt het gebied in de overgangszone – de overgang van hoogbouw van maximaal 150 naar 20 meter. Het superhoogbouw gebied is beperkt tot de Wilhelminapier en het Central district), of wordt de nota juist heel scherp geïnterpreteerd dan begint hoogbouw pas bij 70 meter en 1 centimeter, en valt een gebouw van 70 meter er niet onder.

Kortom we voelen ons erg benadeeld door de gemeente Rotterdam die zich niet houdt aan haar eigen spelregels omtrent projectbestemmingsplannen en de geest van de Wro. De gemeente is niet transparant geweest en heeft een spel met ons gespeeld: volgens de letter van wet organiseert ze inspraakmomenten, maar laat daar vervolgens geen echte inspraak toe.

Nu dwingen de gemeente en projectontwikkelaar ons ook nog een extra procedure te gaan voeren ten aanzien van de verleende omgevingsvergunning, terwijl in de anterieure overeenkomst contractueel was vastgelegd dat de projectontwikkelaar die pas zou aanvragen nadat het bestemmingsplan "onherroepelijk" is geworden (zie pagina 4 van de anterieure overeenkomst).

Namens de bewoners van het Scheepvaartkwartier, en alle liefhebbers van ons historisch erfgoed, spreek ik de hoop uit dat onze juridische argumentatie dit keer wel op haar merites wordt beoordeeld en niet door de torens van - meerdere malen herziene - gemeentelijke rapporten in de schaduw wordt gezet.

Namens de Stichting BIS / Actiegroep Zalmhaven2030

Adriaan Eelkema, Voorzitter

Louw Feenstra, Secretaris