

PER AANGETEKENDE POST EN PER FAX

010 267 63 00
Gemeente Rotterdam
College van burgemeester en wethouders
t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie
Postbus 1011
3000 BA Rotterdam

Datum: 21 augustus 2017

Ref: Aanvullend bezwaarschrift Stichting BIS tegen het besluit van het College d.d. 4 april 2017 omtrent een omgevingsvergunning voor "Bouwen aan de Houtlaan 21"; kadastraal perceel RTD04 AG 1459, te Rotterdam met kenmerk 2716113 / OMV.16.12.00557.

Geacht College,

Namens:

- de Stichting Bewoners Initiatieven Scheepvaartkwartier/Het Nieuwe Werk, gevestigd aan het Willemsplein 518 te (3016 DR) Rotterdam;
- en anderen.

willen wij aanvullend op het inleidende bezwaarschrift (dd 11 april 2017) de volgende punten inbrengen.

1. Parkeerproblemen na het gereedkomen van de Zalmhaventoren

a. "Panorama Concourse"

Op pagina 2 van de vergunning is te lezen dat er definitief besloten is een "panorama concourse" op de 57e etage op te nemen. In de uitwerking van de parkeereis is hierover echter niets terug te vinden. Er wordt gerekend met de gemeentelijke normen voor woningen, kantoren en horeca, echter een uitzichtplatform is niet als categorie onderkend en meegenomen. Als bewoners verwachten wij dat het hoogste uitkijkplatform van de Benelux vele bezoekers met auto's naar de wijk zal trekken. Er wordt voorgerekend dat de 482 woningen voldoende hebben aan de 488 parkeerplaatsen op eigen terrein, terwijl de kantoren en horeca volgens de parkeerbilans tijdens afwezigheid van bewoners van de betreffende 488 parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Wat echter niet meegerekend wordt, zijn de parkeerplaatsen benodigd voor de extra bezoekers van het "panorama concourse".

Wij stellen dat de gemeente in de omgevingsvergunning óf het gebruik van de "panorama concourse" moet beperken tot de bewoners en bezoekers van kantoor en horeca, óf van de projectontwikkelaar moet eisen dat hiervoor voldoende parkeerplaatsen in pandig worden gerealiseerd. In dit laatste geval zal de hoeveelheid parkeerplaatsen af moeten hangen van

marktonderzoek naar de aantallen bezoekers die een dergelijke attractie trekt, immers er zijn hiervoor geen algemeen geldende normen voorhanden.

b. Parkeerdruk op straat

Op dit moment worden door de huurders van het "Youlz" kantoor 189 parkeerplekken gehuurd in de Houtlaan, op de plek waar de Zalmhaventoren zal verrijzen. Deze parkeerders zullen hun heil elders in de wijk moeten vinden. Wellicht dat nog een aantal een plek vindt onder de Erasmusbrug, maar daar worden al geen nieuwe contracten met huurders afgesloten. De overige forenzen zullen trachten op straat te gaan parkeren, waar nu al vrijwel geen plek vrij is. Zoals in de uitspraak van de Raad van State staat, vereist dit nader onderzoek van de gemeente (paragraaf 20.2)

Op dit moment is het voor de huidige houders van een parkeervergunning in het oostelijk deel van het Scheepvaartkwartier al lastig een open parkeerplek te vinden. Met de genoemde ontwikkelingen in punt a. en b. zal dat vrijwel onmogelijk worden.

Als bewoners willen we middels een voorwaarde aan de omgevingsvergunning gegarandeerd zien dat degene die een parkeervergunning hebben straks nog in de wijk kunnen parkeren. Wij vragen de gemeente een deel van de openbare parkeervoorzieningen aan de lokale vergunninghouders toe te wijzen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan de parkeerstrook op de Zalmhaven. Daarmee worden dan de bewoners van onze wijk enigszins beschermd tegen nóg meer overlast.

2. Bereikbaarheid tijdens de bouw van de Zalmhaventoren van en naar de wijk, alsmede binnen de wijk.

Uit het rapport van "Goudappel Coffeng" van 12 mei 2016 "verkeerseffecten Zalmhaven" = http://ruimtelijkeplannen.rotterdam.nl/plannen/NL.IMRO.0599.BP2098GdpmtZalmhvn-/NL.IMRO.0599.BP2098GdpmtZalmhvn-va01/b_NL.IMRO.0599.BP2098GdpmtZalmhvn-va01_tb9.pdf - opgesteld in opdracht van de Gemeente - blijkt dat de huidige verkeerssituatie in de wijk (het Scheepvaartkwartier) de te verwachten verkeerseffecten van de Zalmhaventoren er maar net bij kan hebben. Tenminste indien voldaan wordt aan de voorwaarde (bladzijde 10): Er moet "zo weinig mogelijk verstoring [plaatsvinden] van de verkeersafwikkeling [op de zeven betreffende kruispunten op de as de as Westzeedijk - Scheepstimmermanslaan - Van Vollenhovestraat Zuid - Westplein].

Maar vergelijkbare verstoringen treden al veel eerder op door enerzijds twee gepleegde ingrepen van de Gemeente (ad A en B) en anderzijds door achtereenvolgens de komende bouw van de Cathedral in de Van Vollenhovenstraat, van de Willemspleintoren aan de Houtlaan en van de Zalmhaventoren aan het Willemsplein (ad C).

- A. De Maastunnel. Want die verstoort het verkeer vanaf de Noordkant wegens een afsluiting gedurende 2 jaar. Dagelijks kunnen er gedurende de twee komende jaren 30.000 motorvoertuigen niet van de rechter- naar de linkeroever rijden. Deels wordt daarin voorzien door voor 2.400 motorvoertuigen alternatieve maatregelen te treffen. Maar dat lukt niet voor de resterende 27.600 motorvoertuigen. Die moeten via de Westzeedijk worden doorgeleid naar Zuid. Met als gevolg 2 jaar lang verstoring van het verkeer de wijk in en uit.
- B. De permanente reductie van de doorstroomcapaciteit van de Van Vollenhovenstraat Zuid. Als gevolg van het versmallen van de rijbanen door de aanleg van de beide nieuwe tramhaltes (lijn 7) dienen auto's en vrachtwagens nu te wachten achter de trams die stoppen bij de halte.
- C. Door toelating van het (bouw)verkeer binnen de wijk gedurende de komende 3 jaar. Als gevolg van achtereenvolgens de bouw van de Cathedral in de van Vollenhovenstraat, van de Willemspleintoren aan de Houtlaan en van de Zalmhaventoren aan het Willemsplein. Dit verkeer bestaat uit zware vrachtwagens (het equivalent van 1 zware vrachtauto = 3 à 4 personenwagens), mobiele kranen en dergelijke, verkeer vertragende voertuigen. Hierbij komt

nog eens de afsluiting van de Houtlaan aan de Oostzijde voor de bouw van de Willemspleintoren vanaf 21 augustus 2017 voor twee jaar.

Het verkeer als gevolg van ad A, B, en C leidt ertoe dat zeker gedurende 3 à 4 jaar de as Westzeedijk - Scheepstimmermanslaan - Van Vollenhovestraat Zuid - Westplein overbelast zal raken. Dat benadeelt op ontoelaatbare wijze al die tijd "de economie van de wijk" en "de aantrekkelijkheid van de wijk als woongebied". Terwijl de Gemeente - paradoxaal genoeg - constant uitstraalt er juist alles aan te doen om het Centrum cq de wijk ononderbroken een gedegen vestigingsgebied voor bedrijven en een gewenste woonwijk voor de beter gesitueerden te laten zijn!

Wat is de meest eenvoudige oplossing van laatstgenoemde paradox?:

De Gemeente moet, hetzij via voorwaarde verbonden aan de omgevingsvergunning, hetzij los daarvan, aan de Projectontwikkelaar van de Zalmhaventoren opleggen zijn bouwplaats dusdanig in te richten dat het verkeer voor de bouw van de Zalmhaventoren (het project dat van de genoemde drie projecten, het allermeeeste bouwverkeer genereert) de huidige verkeerssituatie in het oostelijk deel van de wijk - gerekend vanaf de as de as Westzeedijk - Scheepstimmermanslaan - Van Vollenhovestraat Zuid - Westplein, niet nadelig beïnvloedt.

Het betreft niet iets nieuws. Iets soortgelijks heeft de Gemeente destijds met succes gedaan voor de bouw van het huidige Marriott Hotel Rotterdam, nabij het Centraal Station.

3. Windgevaar

De Stichting blijft bij haar standpunt dat het reële risico op levensbedreigende situaties in de buurt van de Zalmhaventoren blijft bestaan als er geen windtunnelonderzoek gedaan wordt op grotere hoogte, en niet alleen op straatniveau. De constructeur van "de Hoge Erasmus" stelt dat er geen rekening is gehouden met de bouw van een superhoogbouwtoren op geringe afstand van de Hoge Erasmus.

Tevens is bij het ontwerp van de Hoge Heren en de Erasmustoren geen rekening gehouden met de thans vigerende, strengere normen voor windbelasting. Dit punt is bevestigd door de heer P. Peters van Imd en de heer Th. Wullfraat van TWP, die als constructeurs verantwoordelijk zijn voor het ontwerp van resp. de Erasmustoren en de Hoge Heren. Het is daarom zeer de vraag of de gebouwen (of gebouwdelen) bestand zijn tegen hogere windbelastingen (zie ook bijlage 1,2 en 3)

Wij constateren dat er overeenstemming tussen alle onderzoekers is (inclusief Peutz) over het feit dat windbelastingen op omliggende bebouwing zullen toenemen, er is alleen discussie over de grootte van de toename. Er is ook overeenstemming over het feit dat alleen zekerheid verkregen kan worden door modelproeven.

NEN richtlijn

Door NEN is de ontwerp richtlijn voor gebouwen gepubliceerd die van toepassing is voor gebouwen tot en met 300 meter hoogte. Deze [Nederlandse technische afspraak \(NTA\) 4613-3](#) is onder verantwoording van het Nationaal Convenant Hoogbouw opgesteld. De NTA heeft betrekking op de constructieve veiligheid van hoogbouw. Met betrekking tot de status van de NTA meldt NEN ons het volgende: "Op dit moment is de NTA 4614-serie nog steeds definitief en geeft daarmee de laatste stand der techniek weer."

In paragraaf 8.4 Invloed van en op naburige gebouwen gaat deze NTA in op de windbelasting op naburige gebouwen.

In de toelichting stelt de NTA: "Dit effect is van belang bij het ontwerp van een nieuw, lager gebouw bij een hoogbouw, maar ook bij het toetsen of door het realiseren van een nieuw gebouw de belasting op omliggende, bestaande gebouwen al dan niet wordt verhoogd. Dit is van belang voor zowel opdrachtgever van het nieuwe gebouw als eigenaren van bestaande gebouwen. Met name een verhoging van de optredende windbelasting op bouwwerken in de omgeving kan

privaatrechtelijk leiden tot schadeclaims. De vergunningverstrekker speelt ook een rol in verband met het toetsen voor nieuwbouw en bestaande bouw.”

In paragraaf 8.4.3 Verhoging van belasting op naburige gebouwen staat “De belastingverhogende werking van naburige hogere gebouwen kan in grove benadering worden afgeschat door toepassing van bijlage A.4 van NEN-EN 1991-1-4.” De toevoeging “grove benadering” geeft blijk dat deze methode ontoereikend is om met voldoende zekerheid een uitspraak te kunnen doen over de verhoogde belasting op naburige gebouwen.

In paragraaf 8.4.4 Windtunnelonderzoek stelt de NTA:

“De keuze voor het uitvoeren van windtunnelonderzoek wordt hieronder gegeven voor de drie mogelijkheden:

- a. windbelasting op de hoofddraagconstructie van het nieuwe gebouw
- b. windbelasting op onderdelen van het nieuwe gebouw
- c. windbelasting als gevolg van een hoog gebouw op omringende, lagere gebouwen.

Windtunnelonderzoek naar de ontwerp windbelasting op de hoofddraagconstructie van hoge gebouwen is in elk geval nodig in de volgende situaties:

- a. het gebouw is hoger dan 150m.

Windtunnelonderzoek voor de bepaling van de belasting op omringende lagere gebouwen wordt aangeraden als de hoogbouw **minstens 30% hoger** is dan het hoogste gebouw in de invloedszone van het nieuw te bouwen gebouw.”

In de bestemmingsplanprocedure vielen volgens Peutz de Hoge Erasmus toren en de Hoge Heren beide binnen de invloedszone van de Zalmhaventoren. Gedurende het proces is de afmeting van de Zalmhaventoren aangepast, hierdoor valt de Hoge Heren volgens Peutz net buiten de invloedszone. De berekening van de invloedszone is volgens NTA art 8.4.3. gebaseerd op een “vuistregel” en betreft niet een nauwkeurige waarde. Hieruit volgt dat windtunnelonderzoek naar de belasting op omringende lagere gebouwen **noodzakelijk** is bij de realisatie van een dergelijk hoog gebouw als de Zalmhaventoren (215 meter). Zoals eerder vermeld is dit van belang voor zowel opdrachtgever van het nieuwe gebouw als eigenaren van bestaande gebouwen. En speelt ook de gemeente als vergunningverstrekker een rol om te toetsen of aan deze noodzaak is voldaan. Dit is in het kader van de zorgvuldigheid maar ook de rechtszekerheid en uiteraard om nadien civiele aansprakelijkheidsprocedures te voorkomen.

Blijft de gemeente bij haar positie dat deze modelproeven niet nodig zijn? Is de gemeente zich terdege bewust van dit risico en wil zij desondanks doorgang geven aan de bouw zonder aanvullend onderzoek? Alle denkbare consequenties (bv. lichamelijk letsel, economisch, juridisch enz.) van het niet onderzoeken zijn volledig voor rekening van de gemeenteraadsleden en het college van B&W die hiermee instemmen.

Hierbij stellen wij de gemeente en de projectontwikkelaar aansprakelijk voor alle schade die ontstaat door het niet uitvoeren van het windtunnelonderzoek en het niet aanpassen van de bouwmassa om het gevaar voor de omringende gebouwen te verminderen.

Tevens eisen wij dat voor de omliggende gebouwen aan de Gedempte Zalmhaven, Houtlaan, van Vollenhovenstraat en Willemsplein een nulmeting wordt gedaan.

4. Ernstige Bodemverontreiniging

Het bodemonderzoek heeft uitgewezen dat "Op basis van de Wet bodembescherming" ter plaatse van de onderzoekslocatie sprake is van een zogenaamd geval van "ernstige bodemverontreiniging" Hoe wordt de volksgezondheid beschermd tijdens en na de bouw? Wat zijn de risico's dat vervuiling toch in het grondwater dringt?

Op grond van het voorgaande en het inleidende bezwaarschrift, verzoek ik u:

- dit bezwaarschrift gegrond te verklaren; en,
- het bestreden besluit van 4 april 2017 te heroverwegen en het bestreden besluit te herroepen in die zin dat alsnog wordt besloten de door Zalmhaven C.V. aangevraagde omgevingsvergunning te weigeren,

een en ander onder vergoeding van de kosten die de Stichting BIS en bewoners in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs hebben moeten maken als bedoeld in artikel 7:15 lid 2 Awb.

Hoogachtend,

Adriaan Eelkema, Voorzitter Stichting BIS /
Actiegroep Zalmhaven2030

Louw Feenstra, Secretaris Stichting BIS /
Actiegroep Zalmhaven2030

Bijlages:

Bijlage 1: RT931-3-17-005.506-notd-Tegenreactie windbelasting.pdf

Bijlage 2: RT931-3-17-002.104-notd-Stichting Bewoners Initiatieven Scheepvaartkwartier_1.pdf

Bijlage 3: RT931-3-17-003.428-notd-Stichting Bewoners Initiatieven Scheepvaartkwartier -
addendum_2.pdf