

## Reactie op:

# “Vaststelling bestemmingsplan Hoofdweg 480-490”

t.a.v.: De gemeenteraad van Rotterdam

Coolsingel

Rotterdam

van: [REDACTED] (Namens de bewoners van de Djeddalaan,  
Vallettastraat en omgeving)

[REDACTED], 3067 MT Rotterdam

email:

[REDACTED]

<https://www.facebook.com/DjeddaValletta>

op: Vaststelling bestemmingsplan “Hoofdweg 480-490”

referentie: BS21/01638 21bb015168

[https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2190Hfdw480-on01/r\\_NL.IMRO.0599.BP2190Hfdw480-on01.html](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP2190Hfdw480-on01/r_NL.IMRO.0599.BP2190Hfdw480-on01.html)



*Nieuwbouw en aangrenzende woonwijk*

## Inhoud

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| 1. Voorwoord:.....                                        | 3  |
| A1. Alternatieven buiten plangebied .....                 | 4  |
| A2. Stedenbouwkundige inpassing (hoogte en omvang): ..... | 6  |
| A3. Vuistregels "Bouwen in de uitbreidingswijken": .....  | 8  |
| A4. Programma/Flexibiliteit": .....                       | 8  |
| B. Aantasting woongenot:.....                             | 9  |
| C2. Luchtkwaliteit / Stikstof: .....                      | 11 |
| C3. Windhinder: .....                                     | 11 |
| C4. Groen en oppervlakte water:.....                      | 13 |
| C5. Vleermuizen: .....                                    | 16 |
| D1. Verkeer: .....                                        | 17 |
| D2. Parkeren: .....                                       | 20 |
| E. Horeca: .....                                          | 21 |
| F1. Prijs bouwgrond/grondspeculatie:.....                 | 23 |
| F2. Waardevermindering/Planschade: .....                  | 24 |
| F3. Participatie: .....                                   | 25 |
| F4. Gebiedsvisie en m.e.r.-beoordeling: .....             | 25 |
| F5. Afwijkingsregel 10%: .....                            | 25 |
| F6. Gezondheidscentrum:.....                              | 25 |
| (Gekwalificeerd) advies gebiedscommissie: .....           | 26 |
| Epiloog: .....                                            | 27 |

## 1. Voorwoord:

Met verbijstering hebben we kennis genomen van de inhoud van het document “Vaststelling bestemmingsplan “Hoofdweg 480-490” met referentie BS21/01638 21bb015168.

Het document geeft een verkeerde en onvolledige voorstelling van een aantal zienswijzen van de omwonenden en is veel te eenzijdig gericht op de belangen van woningzoekenden, zonder daarbij voldoende rekening te houden met belangen van omwonenden, terwijl dit juist van bestuurders wel verwacht mag worden.

Het gebrek aan voldoende betaalbare woningen is niet door de bestaande bewoners of woningzoekenden, gecreëerd, maar door een overheid (ook de lokale overheid) die de demografische ontwikkeling kennende en de financiële en fiscale maatregelen kende en daar zelf deels aan heeft bijgedragen, verzuimd heeft tijdig beleid op te maken en hier op te anticiperen met maatregelen en plannen.

Ter compensatie gedraagt diezelfde overheid zich nu als een olifant in een porselein kast, door nieuwbouwplannen door te drukken en daarbij de belangen van bestaande bewoners volkomen te negeren.

Bewoners hebben een behoorlijke financiële investering gedaan in een huis in een wijk en zijn in de loop van de tijd hier emotioneel aan gebonden geraakt, dit alles met de verwachting dat zij kunnen rekenen op de geldende regels over die omgeving die zijn vastgelegd in bestaande bestemmingsplannen en op een betrouwbare overheid (gemeente) die, deze **niet** als het hun even niet goed uitkomt, aangepast. Dit is het beleid wat je van een fatsoenlijke overheid mag verwachten, namelijk consistentie in regelgeving en het respecteren van de belangen van bestaande bewoners.

Een lokale overheid die verzuimt tijdig passend beleid te maken voor de woningbouw, moet zich niet rücksichtslos achter plannen van commerciële partijen scharen omdat die het probleem kunnen oplossen dat zij niet daadkrachtig hebben aangepakt. Een voorbeeld daarvan is ook, het nalaten om maatregelen te nemen die speculatie van grond tegen kunnen gaan, waardoor er wel massaler en kolossaler gebouwd moet worden door de projectontwikkelaar om uit de kosten te komen, dit laatste geheel tegen de wens van omwonenden.

Om het hele proces van nieuwbouwontwikkeling democratisch te laten schijnen is er zoiets als participatie voor o.a. omwonenden. Er worden informatieavonden georganiseerd en er is overleg met de projectontwikkelaar. Veel gepraat maar geen enkele toezegging op onderwerpen die omwonenden echt belangrijk vinden. Hoeft ook niet, want bewoners hebben geen enkel formeel recht hierop noch een middel om dit af te dwingen, en zij hebben immers hun mandaat aan de politici gegeven bij de verkiezingen, niet beseffend dat dit het resultaat zou zijn. Is dit hoe democratie op gemeentelijk niveau werkt?

Nog al wat bewoners zijn dan ook hevig teleurgesteld in de hele gang van zaken, en de mate en manier waarop hun belangen door de politiek zijn gewogen hoe zij betrokken zijn geworden in het proces van participatie.

## A1. Alternatieven buiten plangebied

Gesteld wordt, dat:

“voorliggende bestemmingsplan heeft enkel betrekking op het perceel gelegen aan de Hoofdweg 480-490”

waarna vervolgens alleen nog maar wordt ingegaan op de woningbouwopgave en de geschiktheid van de locatie ter zake.

Alternatieven (een bredere context) afserveren en vervolgens het in bredere context plaatsen (van de woningbouwopgave) valt niet met elkaar te rijmen.

De impliciet veronderstelde noodzaak om op de Hoofdweg 480-490 een dergelijk kolossaal gebouw te plaatsen wat grote weerstand oproept bij omwonenden, kan niet los worden gezien worden van de alternatieven die er zijn voor het creëren van nieuwe woningen elders. Immers als er voldoende alternatieven zijn, die beter passen in een andere omgeving, is de noodzaak om een dergelijk kolossaal groot gebouw vlak bij laagbouwoningen neer te zetten, niet aanwezig, en zouden we nu deze discussie niet hebben.

De gebiedscommissie Prins Alexander heeft aangegeven dat zij een “ontwikkelvisie Alexanderknoop” (aangrenzend gebied) missen. M.a.w. ook zij zijn van mening dat de plannen voor deze locatie niet los gezien kunnen worden van een bredere context of plan m.b.t. woningbouw in de gemeente en omgeving.

Door het gemis van een dergelijke visie, en het “laissez fair” beleid van de gemeente, dreigen niet alleen de toekomstige bewoners, maar vooral de omwonenden, nu de dupe te worden.

Als bewoners dan alternatieve locaties aandragen waar een dergelijk wooncomplex beter past, wordt dit afgedaan met: *“De procedure heeft geen betrekking op andere locaties”* Een dergelijke formele benadering geeft bewoners het gevoel niet serieus genomen te worden en wekt de nodige wrevel op.

Omdat in de “Vaststelling bestemmingsplan Hoofdweg 480-490” niet wordt ingegaan op de alternatieven, worden die hieronder nogmaals gepresenteerd:

Dat terwijl er alternatieven zijn (2 voorbeelden):

In onderstaande projecten worden de kavels verre van optimaal benut.



*“De Ster”*



*“Prinsenpark” op het voormalige managerterrein*

De “Ster” mag veel hoger worden dan zoals op de afbeelding aangegeven, waardoor er veel meer woningen kunnen worden gerealiseerd. De locatie leent zich, vanwege de ligging, bij uitstek om de

hoogte in te gaan. Het ligt in de Alexanderknoop die is aangemerkt als Hoogbouwzone (<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2020-2360/1/bijlage/exb-2020-2360.pdf>).



*1 Gebouw "De Ster" (midden foto) nabij NS, Metro, A16 en winkelcentrum*



*"Prinsenpark": voormalige manege (midden foto)*

Het NS station Prins Alexander en het metro station zitten direct om de hoek. Evenals het winkelcentrum. Geen direct grondgebonden woningen (rijtjeshuizen of 2-oner-1-kap o.i.d.) in de buurt die hinder hebben van inkijk of horizonvervuiling, verkeersoverlast o.i.d..

Ontsluiting voor auto's (richting A20) kan ook via de George Hintzenweg i.p.v. de Hoofdweg.

Dit zelfde geldt voor de nieuwbouw op het voormalige manegeterrein in Prinsenland. Ook dit leent zich bij uitstek om hoger te bouwen, waardoor er aanzienlijk meer woningen dan 82 woningen die nu zijn voorzien, kunnen worden gerealiseerd. Het wordt omgeven door veelal flats, die bovendien ook nog op de nodige afstand staan. Ontsluiting voor de auto via de A16 (2 mogelijke opritten). Metro station Prinsenland op loopbare afstand.

## A2. Stedenbouwkundige inpassing (hoogte en omvang):

Argumenten die worden genoemd waarom de beoogde nieuwbouw passend is:

*"Stedenbouwkundig gezien is een samengesteld bouwvolume van maximaal 70 meter 'passend' omdat de locatie:*

- *is gelegen **nabij** een stedelijk aangewezen verdichtingsgebied de Alexanderknoop,*
- *de begeleiding verzorgt van een stedelijk belangrijke stads-as als de Hoofdweg,*
- *grenst aan een grotere groenstructuur als het Semiramispark."*

Correct gesteld is dat het zich **nabij** en **niet in** een verdichtingsgebied *de Alexanderknoop* bevindt. Afbeeldingen laten beter zien, dan wat woorden kunnen beschrijven, als het gaat om passend:



Wat de foto's laten zien, is het beoogde nieuwbouw op de locatie in de **woonwijk** waarin deze zou moeten komen te staan. De huidige woonwijk bestaat voornamelijk uit **laagbouw**. Qua hoogte en karakter misplaatst: volgens 96% van de huidige bewoners die geënquêteerd zijn, is deze nieuwbouw niet passend voor deze locatie.

Het woord "stads-as" of "stadsas" is geen woord dat in de Woordenlijst Nederlandse Taal van de Taalunie voorkomt, en helaas geen wel gedefinieerde betekenis heeft waardoor het een suggestief karakter krijgt. Het gebruik lijkt te suggereren dat het centra of wijken binnen een stad verbindt zoals in "*de stads-as tussen Rotterdam Centraal District en het Hart van Zuid*"

(<https://www.airrotterdam.eu/events/de-gelaagde-stad-03-de-rijnhaven-en-de-rotterdamse-stadsas/>). De Hoofdweg ligt in z'n geheel in Prins Alexander en verbindt geen stadscentra of wijken.

Veel geschikter is een bouwlocatie nabij het NS-station Prins Alexander, waarbij de ontsluiting naar de A20 en A16 via de George Hintzenweg mogelijk is. Hiermee wordt de toch al drukke Hoofdweg, zeker ter hoogte van de kruising Hoofdweg-Djeddalaan en Hoofdweg-Capelseweg, ontlast. Vind het argument derhalve niet valide.



Waarom is een woontoren van 70 meter passender zijn dan bijv. een gebouw van 25 meter als het gaat om de groenstructuur als het Semiramispark? Prachtig dat een deel van de nieuwe bewoners hierop kunnen uitkijken, maar ten koste van andere bewoners wiens uitzicht op dit park verdwijnt, zoals de bewoners op de kop van de flat aan de Hoofdweg/Djeddalaan, of omwonenden (i.h.b. zij die aan het Akkabapad wonen) (hori)zon gaan missen. Vind het, overigens een geen fraai gezicht om wandelend in het Semiramispark op dit gebouw te moeten uitkijken.

Het beoogde bouwplan is qua karakter totaal niet in overeenstemming met de omgeving: een plint rondom van 4 etages past dan misschien wel in het centrum van Rotterdam waar het omgeven wordt door hoogbouw, maar niet in een woonwijk met laagbouw.

De beide afbeeldingen hierboven laten duidelijk de wanverhouding zien tussen het beoogde gebouw en de woonwijk waar deze in komt te staan. De bovenste afbeelding laat ook duidelijk zien waar de bewoners van Akkabapad op gaan uitkijken: een muur van 70 meter hoog op korte afstand van hun woning.

Hoe **misplaatst** is dan ook de uitspraak in het gerefereerde document dat:

*“Op de hoek van Djeddalaan-Hoofdweg en de hoek Semiramispark-Akkabapad is een hoogteaccent middels een woontoren stedenbouwkundig **goed in te passen** vanwege enerzijds de ligging aan de Hoofdweg en anderzijds aan het Semiramispark.”*

Bewoners van de wijk waarin deze woontoren moet komen te staan, hebben niet het gevoel in een stedelijk gebied te wonen, maar een woonwijk met laagbouw, wat bestuurlijk gezien, tot de stad Rotterdam hoort. Het navolgende citaat is volgens ons dan ook van toepassing voor het **centrum van Rotterdam** of verderop in de **Alexanderknoop** met veel hogere bebouwing maar **niet in de woonwijk** zoals hierboven afgebeeld.

Wat gemist wordt, is een gevoel voor de menselijke maat en de context waarin h.e.e.a. komt te staan, maar niet de theoretische overwegingen bedacht achter een tekentafel. Het betreft een gebouw wat op een andere locatie beter tot z'n recht zou komen (in een omgeving met vergelijkbare gebouwen). De aangevoerde argumentatie is omwille van de projectontwikkelaar die wel erg veel (ca 17 miljoen) voor de kavels betaald heeft waardoor deze de hoogte wel in moet om het rendabel te krijgen, en de gemeente die graag veel woningen wil realiseren, **maar met onvoldoende oog voor de belangen voor de omwonenden.**

Het advies van de Gebiedscommissie Prins Alexander m.b.t. de hoogte sluit aan bij de mening van de omwonenden: op blz 2 van de brief met: "Onderwerp: gevraagd advies over ontwerp bestemmingsplan Hoofdweg 480-490", bij het kopje "Het stedenbouwkundig aspect, Alexanderpark" is te lezen:

*"Als we Alexandersshopping center als ijkpunt nemen is een op en aflopende bebouwing logisch. En wel gezien van beide kanten van het shopping center. De Grote Beer is dan de top en vandaar aflopende bebouwing. Het gepresenteerde ontwerp **voldoet daar ons inziens niet aan**. De overgang van de bestaande bebouwing naar het ontwerp Alexanderpark is **te abrupt**. **Wij adviseren u het ontwerp aan te passen zodat een meer vloeiende lijn in hoogte ontstaat richting de Grote Beer.**"*

### A3. Vuistregels "Bouwen in de uitbreidingswijken":

Hoewel dit onderwerp niet door mij aangedragen is in mijn zienwijze, hierbij toch een reactie. Blauw (water) uitruilen tegen groen (door de watergang te dempen) voegt geen natuur toe aan de omgeving. Een dakterras op 4 hoog is niet iets waar omwonenden van kunnen genieten. In de laatste zin wordt gesteld dat het past in Stadsvisie van groen-stedelijk woonmilieu: hierover verderop in dit document, wordt aangetoond dat dit niet het geval is: het bouwplan past **niet** in een groen-stedelijk woonmilieu.

### A4. Programmama/Flexibiliteit":

Voel geen noodzaak hier iets aan toe te voegen.

## B. Aantasting woongenot:

De nieuwbouwlocatie bevindt zich in een woonwijk met veel laagbouw. De term stedelijke ontwikkeling suggereert op z'n minst, dat er sprake zou zijn van compacte, dicht op elkaar gelegen, veelal gestapelde woningbouw, met aanzienlijke hoogte. De afbeelding hieronder laat nogmaals duidelijk zien, wat het karakter van deze woonwijk is:



Het moge dan duidelijk zijn dat de bewoners van deze woonwijk zich niet op een wet kunnen beroepen, die hun uitzicht en privacy garandeert, maar deze bewoners mogen wel van de volksvertegenwoordigers verwachten dat zij hun belangen goed vertegenwoordigen en in voldoende mate mee laten wegen in hun besluit. Er is **wel degelijk** sprake van een onevenredige aantasting van het uitzicht en privacy van de omwonenden als gevolg van deze ontwikkeling, zoals ook



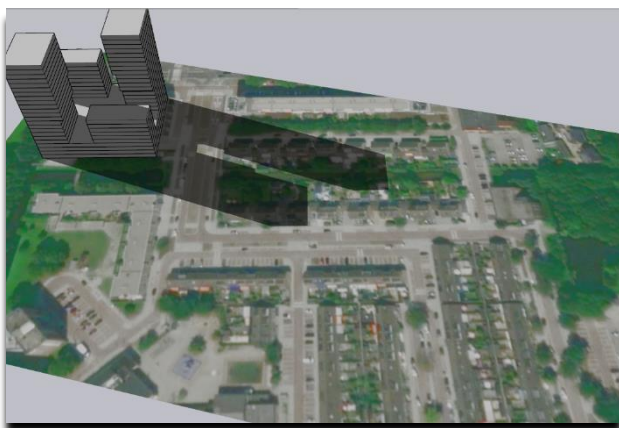
onderstaande afbeelding laat zien.

Directe inkijk vanuit het nieuwe gebouw in de vertrekken en tuinen van de nabij gelegen woningen. Een voorbeeld: de achterzijde van diverse woningen hebben een schuifpui. Als zij in de vertrekken verblijven, zien wij niet alleen dit kolossale gebouw, maar omgekeerd kunnen bewoners van dit

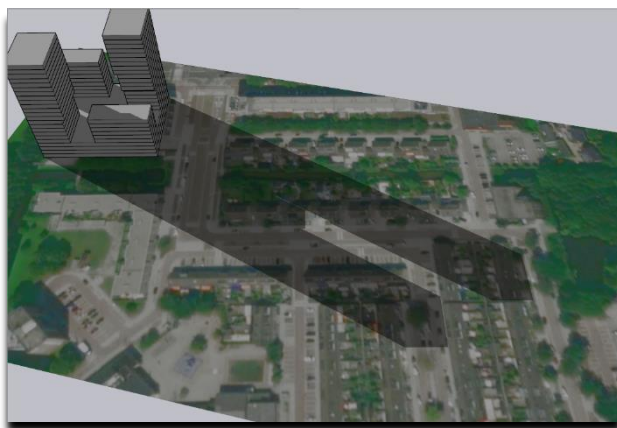
gebouw ook hen zien. Dit geldt ook voor slaapkamers met "zicht" op dit gebouw. H.e.e.a. is wordt nog duidelijker als zij in hun tuin of balkon verblijven.

De beperking van uitzicht en privacy geldt veel bewoners aan Djeddalaan, Vallettastraat, Akkabapad en voor de senioren appartementen aan de Hoofdweg.

Voor de bezonning geldt: ondanks dat de gemeente waarschijnlijk voldoet aan de regelgeving van TNO en aan de eigen aangenomen besluiten daarover, betekent de komst van een dergelijk hoog en groot gebouw in onze wijk meer schaduwvorming. In een eerder ingediende zienswijze, is te zien hoe op 21 juni (de dag waarop de zon overdag z'n hoogste punt bereikt) in de avond het gebouw een flinke schaduw op de tuinen en woningen in de omgeving werpt:



*21 juni 19 uur*



*21 juni 20 uur*

Ook hier wordt door de komst van dit gebouw, het woongenot voor de omwonenden aangetast. Na werktijd zit menigeen op een mooie zomeravond graag nog even buiten in de tuin: in de zon maar niet in de schaduw van dit gebouw.

Het mag dan misschien zo zijn dat er dat er geen recht bestaat op uitzicht, maar dan maakt het nog niet minder ongewenst, en het verzoek is dan ook om dit net als de overige punten in dit document, gegrond te verklaren.

Ook is er wel degelijk sprake van onevenredige aantasting van uitzicht en privacy; is hierboven voldoende aangetoond. Een ieder kan door een bezoek aan de locatie of de huizen en tuinen van de omwonenden, met eigen ogen zien wat de huidige situatie is, en inschatten hoe het in de toekomstige situatie zal zijn.

De schaduwvorming van het nieuwbouwcomplex is in zienswijzen van omwonenden eerder getoond, en tast het woongenot van omwonenden in ernstige mate aan, ongeacht de normen die de gemeente hiervoor hanteert.

## C2. Luchtkwaliteit / Stikstof:

Volgens het document "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490", zou (reclamant 6) een zienswijze hebben gegeven over de luchtvervuiling en Stikstof. Reclamant 6 heeft dit niet als onderwerp benoemd, maar mogelijk zijdelings vermeld als gevolg van het toenemend verkeer.

## C3. Windhinder:

In het document Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490", wordt NIET ingegaan op onderstaand bezwaar en zienswijze van reclamant 6, noch in de samenvatting noch in de reactie.

*"Gelet op het voorgaande kan worden vastgesteld dat met het rapport van 26 maart 2021 inzichtelijk is gemaakt dat de voorziene ontwikkeling geen onaanvaardbare windhinder tot gevolg zal hebben."*

Onjuist is dan ook de conclusie aan het eind van de reactie, en omdat niet is ingegaan op de bezwaren van reclamant 6, wordt deze hier herhaald:

Hieronder nogmaals het bezwaar m.b.t. de Windhinder zoals door mij aangegeven in mijn zienswijze:

Onderstaande diagrammen vergelijken het windklimaat voor het bestaande gebouw met de geplande nieuwbouw.



Windklimaat **bestaand** gebouw

Bron: Windklimaatonderzoek met behulp van CFD



Windklimaat **nieuwbouw**

Bron: Windklimaatonderzoek met behulp van CFD

Duidelijk is te zien dat er een verslechtering optreedt van het windklimaat in de nieuwbouw situatie (rechter diagram) t.o.v. de oude situatie (linker diagram hierboven).

Ook is te zien dat de groene (laat u niet misleiden door de kleur), en gele kleur **niet** voldoet aan de norm van NEN 8100 die stelt aan slenteren: "Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis  $p \leq 0,05$ ". (Klasse II. Slenteren en klasse III. Langdurig zitten).

Voorals mensen die slenteren zullen problemen ondervinden in de nieuwe situatie op de geel gemarkeerde vlakken 1, 2 en 3 en de groene vlakken. Dit zijn vaak ouderen, en zij die om andere redenen, slecht ter been zijn.

In het oude gebouw als ook in het nieuwe gebouw zijn/worden o.a. een huisarts, fysiotherapeut, voetcentrum, verloskundige, logopedisch centrum en pedicure gehuisvest. Juist de bezoekers van deze centra zijn niet altijd goed ter been. Een aantal omwonenden, zijn bezoekers van dit centrum, en zijn slecht ter been, en zullen last kunnen krijgen van sterke wind ter plaatste.

**Er wordt geen melding gemaakt van fietsers:** de ventwegen vlak ten noorden en ten oosten van het gebouw (oud en nieuw) worden intensief gebruikt door fietsers. Fietsers zijn erg gevoelig voor plotselinge zij / rukwinden. Het zal niet de eerste keer zijn dat een fietser door een plotselinge zijwind wordt omgeblazen met het nodige letsel als gevolg.

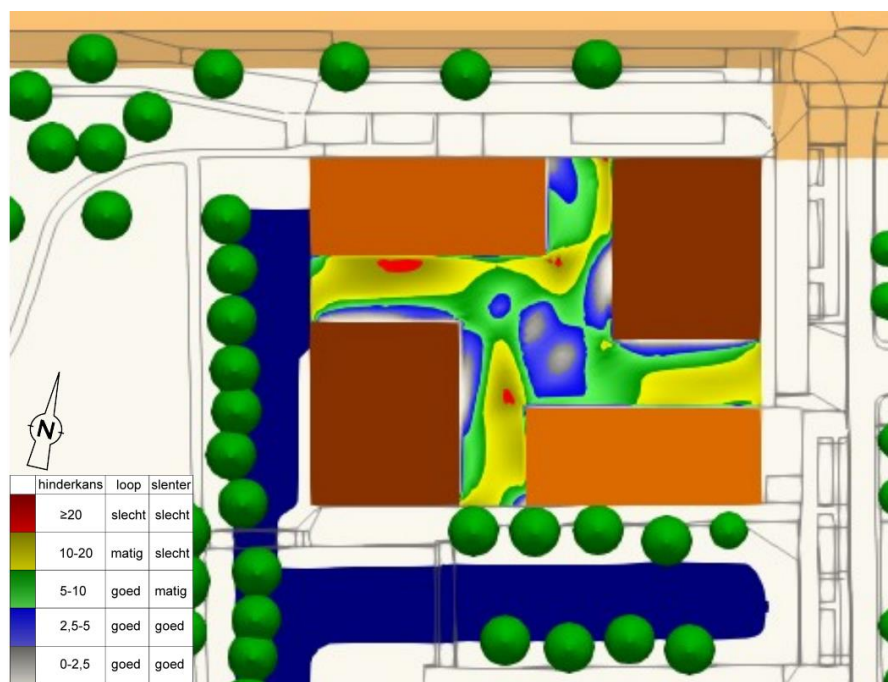
M.b.t. de **geel** gemarkeerde gebieden op het rechter diagram hierboven:

**Locatie 1** valt samen met een trottoir en ventweg dat tevens als fietsroute fungeert.

**Locatie 2** valt samen met een zebrapad voorzien van stoplichten voor voetgangers, en gemotoriseerd verkeer en een trottoir waar voetgangers normaal wachten (stil staan) als het stoplicht voor hen op rood staat.

**Locatie 3** valt samen met een ventweg, waar veel fietsers van gebruik maken maar ook gemotoriseerd verkeer. Tevens is ter plaatse een trottoir waar voetgangers lopen op bijvoorbeeld op weg zijn naar het gezondheidscentrum in de bestaande / nieuwe situatie of op weg naar de winkels.

Voor wat betreft het “dek”:



Het “dak van de plint” zou worden ingericht als een collectieve daktuin.

Bij sterke winden vrezen wij als omwonenden dat de hier aangebrachte bomen, struiken en overige attributen door de wind los gerukt kunnen worden en op passerende voorbijgangers terecht kunnen komen, of schade toebrengt aan auto's of de tuinen erom heen.

## C4. Groen en oppervlakte water:

Te lezen is in het bestemmingsplan dat Rotterdam attractieve woonmilieus wil ontwikkelen en:

*"Het plangebied is gelegen binnen een gebied waar een **groen-stedelijk woonmilieu** **gewenst** is."*

Op blz. 7 van "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490" wordt hieronder nader ingegaan op groen-stedelijk woonmilieu:

*....."Zo wordt het te dempen wateroppervlak van groen voorzien, wordt voorzien in groene gevels/daken, een daktuin en worden ten behoeve van het aspect flora en fauna ook nestkasten geplaatst. Tevens is aandacht voor het toepassen van duurzame maatregelen. Aangezien sprake is van het toevoegen van openbaar groen en slechts voor het gezondheidscentrum parkeergelegenheid in de buitenruimte wordt aangelegd, past de ontwikkeling binnen hetgeen met de Stadsvisie is beoogd voor een groen-stedelijk woonmilieu."*

Dit komt **niet** overeen met onderstaande beschrijving van wat een groen-woonmilieu is, en er wordt ook niet ingegaan in wat het nieuwbouw complex hieraan toevoegt of eraan bijdraagt:

| TYPERING GEWILDE WOONMILIEUS             |                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                         |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | Centrumstedelijk                                                                                                                                                                                                  | Rustig-stedelijk                                                                                                                                                                                                           | Groenstedelijk                                                                                                                          |
| Ligging, bereikbaarheid en voorzieningen | Bereikbaar met veel modaliteiten<br>Stedelijke voorzieningen op loopafstand<br>24 uur per dag mensen op straat<br>Mix van bedrijvigheid in de plint (horeca, winkels, dienstverlening)                            | Korte afstand tot centrum (fiets, tram)<br>Op loopafstand van winkelstraten met dagelijkse voorzieningen en aantrekkelijke horeca<br>Identiteitsdragende plekken en structuren belangrijk (singel, park, gebouw als icoon) | Wonen primair<br>Basisvoorzieningen zijn op orde<br>Langere afstand tot het centrum                                                     |
| Stedenbouwkundige en groenstructuur      | Elke wijk heeft een icoon<br>Context en openbare ruimte belangrijk als 'visitekaartje' van de stad<br>Gebouwd parkeren<br>Groen in vorm van parken en rivieroever                                                 | Groen- en speelvoorzieningen om de hoek<br>Auto's beperkt op straat                                                                                                                                                        | Veel privé-tuinen (voor en achter)<br>Veel openbaar groen (singels, groene voegen, parken)<br>Parkeren op eigen terrein of voor de deur |
| Woningtypes                              | Appartement / studio / loft met eigen buitenruimte<br>Woonstoren met alzijds uitzicht (rivier, skyline) en eigen buitenruimte<br>Wonen in blokken met druk straatleven en rustige binnenterreinen<br>Statig wonen | Grondgebonden woningen (incl. beneden-bovenwoningen met eigen opgang en privé buitenruimte)<br>Appartementen in stadsblokken met rustig binnenterrein                                                                      | Grondgebonden woningen met veel eengezinswoningen<br>Klein aandeel appartementen met eigen buitenruimte<br>Veel eigen woningbezit       |
| Doelgroepen                              | Dynamische 1- en 2-persoons huishoudens<br>Studenten en starters<br>Zilveren golf                                                                                                                                 | Alle leeftijden (gezinnen met kinderen, studenten / jongeren, ouderen)<br>Alle typen huishoudens (1- en 2-persoons, gezinnen)<br>Alle inkomensgroepen                                                                      | Gezinnen<br>Iedereen die op groen is gesteld (oud, jong, alleen, samen)                                                                 |
| Goede voorbeelden                        | Zalmhaven, Lijnbaankwartier, Scheepvaarkwartier<br>In opkomst zijn Laurenskwartier, Wijnhaveneiland                                                                                                               | Historisch Delfshaven, Blijdorp, Liskwartier, Noordereiland, Stads-tuinen, Vlinderbuurt                                                                                                                                    | Nesselande, Nieuw-Terbrugge, Molenlaankwartier, Vreewijk, Kralingen Oost, De Horsten                                                    |

Van **privé tuinen** is in dit project geen sprake, behalve dan de tuinen van de woningen uit de omgeving waarop de bewoners van de nieuwbouw zicht op hebben, maar die behoren de bewoners van het appartementen complex niet toe. Deze tuinen zijn ook niet echt meer privé te noemen voor de bewoners van de woningen waartoe die wel behoren, in de zin dat ze daar nog **privacy** zouden hebben. **Wordt niet aan voldaan!**

**Veel openbaar groen:** er worden bomen aan de Akkabapad verwijderd en een watergang gedempt. De kavels worden helemaal vol gebouwd met steen en beton (het dakterras hebben omwonenden geen zicht op)! **Wordt niet aan voldaan!**

**Parkeren op eigen terrein of voor de deur,** lijkt me ook geen sprake van. Wel is er een parkeergarage met ca. 180 parkeerplaatsen. Parkeren voor de deur lijkt me praktisch niet mogelijk, omdat we spreken over appartementen in woontorens. **Wordt niet aan voldaan!**

#### Woningtypes:

**Grondgebonden woningen met veel eengezinswoningen:** het zijn zo goed als alle appartementen, en geen eengezinswoningen. **Wordt niet aan voldaan!**

**Klein aantal appartementen met eigen buiten ruimte:** Het aantal appartementen is groot en deze hebben geen eigen buitenruimte. **Wordt niet aan voldaan!**

**Veel eigen woningbezit:** naar verluid worden het vooral huurwoningen. **Wordt niet aan voldaan!**

Bovenstaande laat zien dat het profiel van de nieuwbouw **niet** voldoet aan de typering van een **gewenste "groen stedelijk milieu"** waartoe de wijk Oosterflank toe behoort, en daarom niet passend is voor deze locatie.

Daarentegen wordt er water gedempt en door "groen" vervangen zo lijkt het, terwijl deze beide als groen worden aangemerkt, echter waarbij volgens de definitie in het bestemmingsplan "het andere groen" ook bestrating, parkeerplaatsen etc. mogelijk maakt:

Aangepaste versie bestemmingsplan blz 12:

### **Artikel 4 Groen**

#### **4.1 Bestemmingsomschrijving**

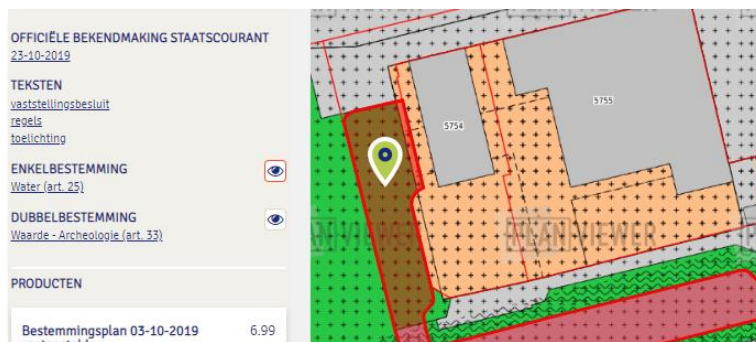
De voor "Groen" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen als park en plantsoen;
- b. waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- c. straatmeubilair;
- d. **uitstekende delen van gebouwen** die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming;
- e. voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, zoals **trottoirs, voetpaden en trappen**;
- f. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals **rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen**;
- g. **terrassen** ten behoeve van een horecavestiging die is toegelaten op grond van een aangrenzende bestemming.

Het valt nog te begrijpen, dat "trottoirs, voetpaden en trappen", "straatmeubilair" als onderdeel van een groen voorziening worden beschouwd, bijv. als onderdeel van een park, en zolang het niet de overhand krijgt (in ondergenoemd om te zetten water naar groen), maar het is **niet** te begrijpen dat, "uitstekende delen van gebouwen", "rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen", en "terrassen" als **groen** worden aangemerkt voor dit kleine stukje waar we hier over spreken. Graag verwijderen uit het bestemmingsplan.

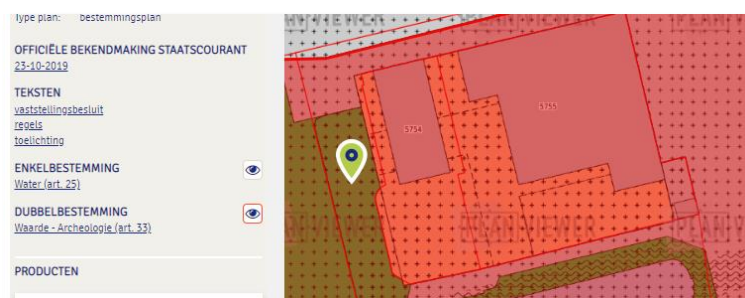
## Bestemming Water (art 25).

Omzetten van bestemming Water naar Groen en het dempen van de watergang, draagt **niet** bij aan de groen-stedelijke woonmilieus, omdat bij bovenstaande typering van "*gewilde woonmilieus*" onder het kopje "*groen stedelijk*" op de regel "*stedenbouwkundige en groenstructuur*" al staat : "*veel openbaar groen (singles.....*" Door het omzetten van Water naar Groen verandert er dus volgens de omschrijving van "*gewilde woonmilieus*" niets t.o.v. de situatie dat het water zou blijven, behalve dat er "*straatmeubilair*", "*uitstekende delen van gebouwen*", "*trottoirs, voetpaden en trappen*" "*rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen*", en "*terrassen*" mogen komen, iets wat niet mag/mogelijk is bij water!



<https://www.planviewer.nl/kaart?q=Hoofdweg+480> :

## Bestemming Archeologie (art 33):



Op blz 12 van "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490"" staat:

*"Voor de aanwezige vijf bomen is een omgevingsvergunning voor de activiteit kappen aangevraagd. Op de locatie van deze bomen worden echter ook weer bomen herplant."*

De bomen aan het Akkabapad staan op precies de juiste plaats om een deel van het uitzicht op steen, glas en beton van een nieuw te bouwen wooncomplex, te ontnemen en te vervangen door groen. Niet kappen! Overigens staat er in bovenstaande beschrijving niet aangegeven waar op de "locatie" er herplant plaats zou vinden. Maar nogmaals, de bomen staan op precies de juiste locatie.

Overigens betekent herplant maar al te vaak, dat volwassen bomen worden vervangen door ielige, kleinere bomen; zeer ongewenst.

Is het ook niet de wereld op z'n kop, door te verlangen dat de omgeving zich aanpast aan de nieuwbouw i.p.v. dat de nieuwbouw zich aanpast aan de omgeving? Geeft deze gevraagde aanpassing eens te meer niet aan, dat het nieuwbouwproject te groot en te kolossaal voor deze locatie?

## C5. Vleermuizen:

Te lezen is op blz. 13 van "Vaststelling bestemmingsplan Hoofdweg 480-490":

*"Ter compensatie van de aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen zijn vleermuiskasten in de omgeving aangebracht. In de nieuwbouw zullen ook vleermuiskasten worden aangebracht. Op deze wijze zal de ontwikkeling geen hinder opleveren voor de aanwezige vleermuizen."*

Te lezen op blz 7 van het "ECOLOGISCH ONDERZOEK VLEERMUIZEN HOOFDWEG 490 TE ROTTERDAM" met kenmerk "20200320/rap01" "versie 2:

*"De bomen en watergangen langs het plangebied zijn geschikt om als vliegroute te dienen voor vleermuizen. De watergangen en bomen langs het plangebied bieden beschutting en oriëntatiepunten aan de vleermuizen. Een aantal gewone dwergvleermuizen en laatvliegers maken hier gebruik van. **De watergangen en bomen worden niet aangetast bij de werkzaamheden.***

**De vet aangehaalde conclusie is NIET juist.** Het rapport kan derhalve geen rechtvaardiging bieden voor de door de gemeente en/of projectontwikkelaar voorgestelde maatregelen omdat niet bekend is of voorgestelde maatregelen wel toereikend zijn.

In de overheidspublicatie [https://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2021-07-01#Hoofdstuk3 Paragraaf3.5](https://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2021-07-01#Hoofdstuk3_Paragraaf3.5) staat bij lid 2:

*"Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren."*

## D1. Verkeer:

Geluidsoverlast is maar één aspect van (extra) verkeer.

In het rapport met code "s21bb015167\_1\_50008\_tds, daarvan de bijlage van "Mees Ruimte & Milieu" over de "Stikstofdepositie berekening" (19255.04.ST), staat op bladzijde 12 en 13 onderstaande uitspraak en tabel m.b.t. de "Verkeersgeneratie per etmaal":

*"In totaal zal de ontwikkeling een verkeersgeneratie van circa **1.604** verkeersbewegingen per etmaal met zich meebrengen."*

Dit staat in schril contrast met de stelling uit het document "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490" waar op blz 9 staat:

*"De ontwikkeling die in het nu voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt leidt tot een toename van circa 170 voertuigbewegingen per etmaal (**1206 toekomst- 1036 nu**)"*

Overigens kan ik me niet voorstellen, zoals het gebouw nu en gebruikt wordt/werd, dat het nu 1036 zou zijn: het is immers thans alleen in gebruik door een paar kleine gezondheids- instellingen en een expositie. die qua omvang en dus ook in aantal verkeersbewegingen, niet te vergelijken zijn met het aantal verkeersbewegingen verkeer (1.604) uit onderstaande tabel, anders gezegd: de toename is veel groter:

Tabel 4 Verkeersgeneratie per etmaal.

| Functie                           | aantal / 100 m <sup>2</sup> bvo | Verwachte verkeersgeneratie per eenheid | Verwachte verkeersgeneratie per functie |
|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| wonen 40-65 m <sup>2</sup>        | 257                             | 1,8                                     | 463                                     |
| wonen 65-85 m <sup>2</sup>        | 101                             | 2,93                                    | 296                                     |
| wonen 85-120 m <sup>2</sup>       | 15                              | 3,4                                     | 51                                      |
| wonen > 120 m <sup>2</sup>        | 2                               | 4,53                                    | 9                                       |
| commerciële dienstverlening       | 300                             | 14,1                                    | 42                                      |
| cultureel centrum                 | 200                             | 14,2                                    | 28                                      |
| behandelkamers gezondheidscentrum | 42                              | 14,82                                   | 622                                     |
| deelauto's                        | 10                              | 9,3                                     | 93                                      |
| <b>Totaal aantal woningen</b>     | <b>375</b>                      |                                         |                                         |
| <b>Totaal verkeersgeneratie</b>   |                                 |                                         | <b>1.604</b>                            |

Vrijwel al het, door dit plan gegenereerde, extra verkeer, zal van de Hoofdweg en Djeddalaan (Parkeergarage en ventweg komen uit op de Djeddalaan) gebruik maken. De gemeente geeft aan dat het verkeer op de Djeddalaan thans uit 2.600 voertuigen bewegingen bestaat (blz 9):

*"Ten opzichte van de huidige **2.600** voertuigbewegingen op de Djeddalaan":*

In het "m.e.r.-beoordelingsbesluit Hoofdweg 480 - 490" met kenmerk "9999216362\_9999963094" d.d. 21 juli 2021 wordt gesteld:

*"Volgens de rekentool bedraagt de verkeersgeneratie in totaal gemiddelde 2.248 bewegingen per etmaal."*

Een beduidend hoger getal dan de 1206 uit "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490".

**Onjuist** is echter de aanname in het "m.e.r.-beoordelingsbesluit Hoofdweg 480 - 490":

*"Aangezien in de huidige situatie – het tweetal kantoorgebouwen - ook reeds sprake is van een verkeersaantrekkende werking zal dit naar verwachting niet tot knelpunten leiden en daardoor zal er ook geen sprake zijn van mogelijke aanzienlijke negatieve milieugevolgen."*

Zoals al in dit document hierboven is gesteld over het huidige gebruik *".....het is immers thans alleen in gebruik door een paar kleine gezondheidsinstellingen en een expositie."*

Zelfs toen het jaren geleden nog in gebruik was als kantoor, leverde dat nauwelijks verkeersoverlast op, omdat de omvang / volume van het gebouw en daarmee het aantal werkplekken erg beperkt was.

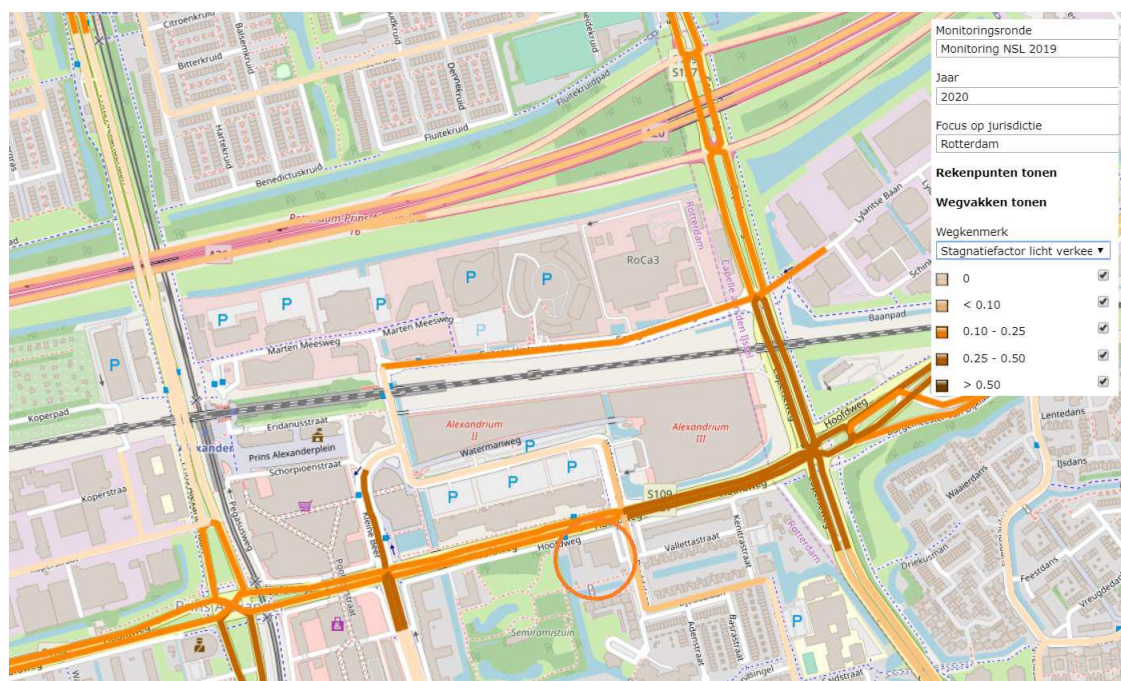
Als we het huidige en extra gegenereerde verkeer voor de Djeddalaan bij elkaar optellen, komen we op  $1.604 + 2.600 = 4.204$  (volgens wordt dit aantal  $2.248 + 2.600 = 4.848$ ) voertuigbewegingen per etmaal, met het merendeel van het verkeer op de spitsmomenten.

Op een regenachtige en/of koude dag zijn er nogal wat ouders die hun kinderen in de ochtend naar de basisschool Cornelishaak aan de Algiersstraat en de Meridiaan aan de Adenstraat brengen en in middag weer ophalen. Dit geldt in mindere mate voor het Emmauscollege aan de Alexandriëstraat. Ouders die hun kinderen naar school brengen met de auto, zullen in meerderheid in de ochtend (en in de vroege avondspits) gebruik maken van de kruising Djeddalaan – Hoofdweg.

Dit genereert 4 verkeersbewegingen per etmaal en geen 2. De vraag is of die in de berekeningen en modellen worden meegenomen, en zo ja met de factor 4?

Het rapport van "Mees Ruimte & Milieu" over de "Stikstofdepositie berekening" (19255.04.ST) gaat in op de Stagnatie van het verkeer op blz 13. Merk daarbij op dat de Djeddalaan zelf, **niet** is meegenomen (waarom niet??), maar alleen:

*"Onderstaande wegvlakken zijn opgenomen voor de routing in de berekening: - Hoofdweg – Capelseweg – aansluiting op de A20".*



Figuur 5 Stagnatiefactor verkeer rondom de projectlocatie (Bron: NSL-Monitoring tool)

Het extra door dit plan gegenereerde verkeer zal via de Djeddalaan, de Hoofdweg op willen, met de nodige extra drukte bij de stoplichten op de kruising Djeddalaan – Hoofdweg.

De uitrit van de parkeergarage van dit woongebouw sluit nl. aan op de Djeddalaan, vlak bij de stoplichten.



*De uitrit komt achter de huidige locatie van het elektriciteitshuisje*

Dat er sprake is van verkeersopstoppen komt ook duidelijk naar voren in dit rapport:

*"Om te bepalen in hoeverre deze voertuigen in de file staan is op basis van de NSL-monitoringstool de stagnatiefactor bepaald. Rondom de projectlocatie is de stagnatiefactor op de wegen 25 - 50%. In de AERIUS-calculator is derhalve een filepercentage van 50% opgenomen."*

De gemeente hanteert onrealistische aantallen voor de parkeernorm, waardoor ze ten onrechte meent dat daardoor ook minder verkeer wordt gegenereerd. Een wooncomplex zo dicht bij de A16 en A20 gelegen zal bij uitstek bewoond gaan worden door hen die hiervan gebruik willen maken (met de auto).

Blz 39

*"In de toekomstige situatie zullen naar verwachting ruim 1.200 mvt/etmaal plaatsvinden. In de huidige situatie zijn dit er reeds ruim 1.000. Aangezien dit betekent dat **minder dat 1 auto per twee minuten** extra gebruik zal maken van de ontsluitingswegen worden geen knelpunten voorzien."*

Ronduit misleidend is bovenstaande uitspraak van . **minder dat 1 auto per twee minuten...** Als iedereen gelijk verdeeld over de dag (dus ook midden in de nacht) zou gaan reizen met de auto, zouden we geen files in Nederland hebben. De realiteit is, dat de meesten ongeveer op hetzelfde tijdstip naar het werk en weer terug naar huis gaan. Naast dat het misleidend is, kloppen de aantallen die als uitgangspunt zijn genomen en in bovenstaand citaat staan, ook niet, zoals eerder is aangegeven.

Ten slotte de mening van de Gebiedscommissie Prins Alexander over mobiliteit in haar "gevraagd advies over ontwerp bestemmingsplan Hoofdweg 480-490":

*"Tenslotte wijzen bewoners terecht op het vraagstuk van mobiliteit waar de Hoofdweg en lokale wegen een zeer belangrijke rol spelen. **Het moeilijk voorstelbaar dat alle extra woningen nauwelijks tot extra verkeer leidt zoals berekeningen lijken uit te wijzen.**"*

Behalve dit nieuwbouwplan, is er in de directe omgeving ook nog een nieuwbouwplan aan de Grote Beer. Bewoners van dit nieuwbouwcomplex gaan ook bijdragen aan de verkeersbewegingen en filevorming op de Hoofdweg richting Capelseweg en v.v.. De Alexanderknoop wordt verder ontwikkeld met o.a. veel meer woningen, kantoren etc.. Ook zij zullen gebruik gaan maken van de Hoofdweg.

Zolang als er geen duidelijk plan en visie is m.b.t. de Alexanderknoop bijv. m.b.t. de ontsluiting en verkeersgeneratie, **en deze getallen niet zijn meegenomen** in bovenstaande berekening, is het een volkomen **verkeerde voorstelling** van zaken. Er is sprake van een cumulatief effect van alle nieuwbouwplannen tezamen i.p.v. de toename van verkeer t.g.v. een enkel nieuwbouwproject.

## D2. Parkeren:

Op blz. 14 van "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490".

*"Overigens zijn voor deze wijk onlangs 2 parkeertellingen uitgevoerd (te weten in oktober 2021 en in november 2021) om de huidige parkeerdruk inzichtelijk te maken. Het aantal geparkeerde auto's is op 2 werkdagen geteld door onderzoeksbureau Groen Licht in de middag (12.00 - 15.00) en nacht (23.00 - 03.00). Daaruit blijkt dat 's nachts de gemiddelde bezetting (geparkeerde auto's / parkeercapaciteit) in de omgeving 63% bedraagt en overdag 41 % op een capaciteit van **412** plekken. Buiten de piekmomenten van het Alexandrium is er dus voldoende parkeercapaciteit beschikbaar".*

Het gaat niet om de wijdere omgeving, waarnaar kennelijk is gekeken in het onderzoek doordat men 412 parkeerplaatsen in oogschouw heeft genomen, maar om de **directe omgeving**. Er zijn best wel een aantal bewoners in de directe omgeving die slecht ter been zijn en afhankelijk zijn van eigen vervoer, en moeite hebben om verder te moeten lopen om bij hun auto te komen, omdat zij bij het parkeren verdrongen worden door de bewoners van het nieuwe wooncomplex die net als een ieder zo dicht mogelijk bij hun woning willen parkeren. Het is niet de gehele dag betaald parkeren in de wijk, dus het is voor de bewoners van dit wooncomplex niet altijd nodig om een parkeervergunningen te hebben: zonder deze kan ook op straat geparkeerd worden. Dan nemen zij de parkeerplaatsen in van huidige bewoners die wel een parkeervergunning hebben, die kunnen dan hun auto niet meer in de buurt parkeren.

Verder lezen we op blz. 15 van "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490".

*Verder wordt erop gewezen dat in de eerdergenoemde Beleidsregeling is vastgelegd dat bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor geheel of gedeeltelijk vrijstelling (zoals die voor deelauto's en nabijheid OV) van de parkeereis is verleend **in beginsel** geen recht hebben op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied.*

De crux zit h 'm in de woorden "in beginsel": bepaald geen zekere zaak zo lijkt het dat bewoners van het nieuwbouwcomplex geen parkeervergunning krijgen, zeker niet als beschouwd wordt, dat de gemeente vastgestelde regels weer ongedaan kan maken, net als het huidige bestemmingsplan van de Hoofdweg 480-490! Er zal druk komen van de bewoners van het nieuwbouwcomplex op de gemeente om meer publieke parkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Bewoners hebben dan ook geen enkele illusie over de uitkomst ervan.

## E. Horeca:

Was er niet sprake van een **coördinatie regeling**? Waarom dit niet gelijk meenemen in het besluit, en stellen dat dit ongewenst blijft, door als onderdeel van dit bestemmingsplan vast te leggen dat er geen omgevingsvergunning zal worden toegekend, onafhankelijk van wat er in de aangepaste Horecanota (of horecagebiedsplan Prins Alexander) wordt gezegd?

De motivatie hiervoor staat al de zienswijzen van een aantal reclamanten, waarbij een paar uitgangspunten van de huidige horeca nota als leidraad zijn genomen:

De bewoners van de wijk vrezen voor geluidsoverlast van voorbij trekkende bezoekers van de Horeca gelegenheid, op tijden dat menigeen zich te rusten heeft gelegd (Horeca mag in principe tot **02:00 uur** open zijn).

*"Eventuele toekomstige horeca dient te voldoen aan de geluidnormen die voor geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen) in het Activiteitenbesluit zijn vastgelegd."*

Wordt hierin meegenomen het geluid en rumoer dat bezoekers, door de wijk lopend of met de auto, maken als zij na afloop (02:00 uur?) naar huis gaan, al of niet beschonken?

In de omgeving van het station Alexander of van de Satelliet van Alexandrium zou o.i. een geschiktere locatie zijn, dan in een woonwijk. Hierbij verwijzend naar 2 stellingen in de beschrijving over de Horecanota in het bestemmingsplan:

- de wijk is het uitgangspunt bij het bepalen van de mogelijkheden en onmogelijkheden;
- bewoners en ondernemers hebben inspraak en nemen gezamenlijk verantwoordelijkheid;

In de Horecagebiedsplan Prins-Alexander lezen we bij 2.2 Algemene Kaders (*Wonen, Gemengd, Uitgaan, Publieksintensieve recreatie, Bedrijventerreinen en haven*):

### Wonen

Dit zijn wijken, buurten en/of straten waar het accent ligt op de woonfunctie, alsmede op functies die complementair zijn of inherent verbonden zijn aan het wonen van mensen. Op deze plekken mag de positie van de horeca niet de overhand krijgen ten opzichte van de overige maatschappelijke functies. Balans en rust in de avond en nacht zijn van cruciaal belang. In deze wijken, buurten en/of straten wordt behoudend met nieuwe inrichtingen omgegaan, tenzij de horeca-inrichting bijdraagt aan het kwaliteitsniveau in de omgeving en de balans en rust worden gerespecteerd. Tenzij anders bepaald zijn nieuwe inrichtingen die vrijgesteld zijn van de vergunningplicht (categorie 0) mogelijk. Afhankelijk van de situatie kunnen bestaande inrichtingen meestal beperkt in afmeting of activiteiten uitbreiden als dit geen negatieve gevolgen heeft op het woon- en leefklimaat.

Pas in het bestemmingsplan is bekend gemaakt dat het om een Categorie 2 horeca gelegenheid gaat met openingstijden tot 02:00 uur.

### Categorie 2 (regulier)

Inrichtingen die in aanvulling op categorie 1:

- geopend zijn vóór of vanaf 07:00 tot 01:00 / 02:00 uur
  - een terras exploiteren van 07:00 tot 01:00 / 02:00 uur;
- en/of kansspelautomaten aanwezig hebben;
- en/of amusement aanbieden, anders dan door middel van twee kansspelen;
- en/of gelegenheid bieden tot het roken van rookwaar met gebruikmaking van waterpijpen (shisha);
- en/of gelegenheid bieden tot het uitvoeren van seksuele handelingen anders dan tegen betaling.

In het bestemmingsplan lezen we het volgende:

Het bestemmingsplan motiveert niet waarom de horeca gewenst is ondanks dat het volgens het horecagebiedsplan niet is toegestaan (Onze interpretatie van: *"Tenzij anders bepaald zijn nieuwe inrichtingen die vrijgesteld zijn van vergunningsplicht (categorie 0) mogelijk"*).

Verder lezen we in Horecagebiedsplan Prins-Alexander:

*"Balans en rust in de avond en nacht zijn van cruciaal belang".*

*"...Vanwege de omvang van de ontwikkeling is horeca ondanks de uitgangspunten in het horecagebiedsplan wel degelijk gewenst. Het gaat daarbij om het realiseren van een kleinschalige horecafunctie welke een wijkfunctie heeft".*

We weten niet wat er met balans wordt bedoeld, maar rust lijkt ons duidelijk.

Dat dit een wijkfunctie zou vervullen is niet onderbouwd met argumenten in het bestemmingsplan.

## F1. Prijs bouwgrond/grondspectatie:

Dat de grondtransactie een privaatrechtelijke overeenkomst is, doet er hier totaal niet toe: gemeentelijk beleid heeft invloed op deze privaatrechtelijke transacties:

Als de gemeente bijv. vooraf duidelijk had gemaakt dat het huidige bestemmingsplan qua hoogte niet zou worden aangepast, had er geen grondspectatie plaats gevonden, en was de noodzaak voor een projectontwikkelaar om de hoogte in te gaan (om uit de kosten te komen) niet aanwezig.

Lijkt me goed beleid om vooraf (en niet achteraf) een maximale bouwhoogte vast te stellen en deze kenbaar te maken aan commerciële partijen. Evenzo is het zinvol is om vooraf kenbaar te maken wat de minimum hoogte is van een gebouw, waardoor grond die daarvoor geschikt is, ook optimaal wordt benut.

Dit alles in nauw overleg (participatie!) met de omwonenden en andere belanghebbenden.

Daarnaast is het wellicht in de huidige woningmarkt en lage rentestanden, met een laag risico op verlies op grondposities, waarschijnlijk beter om af te stappen van het passieve grondbeleid.

Door afwezigheid van een meer (anticiperend) grondbeleid door de gemeente, is de gemeente en gemeenschap een speelbal geworden van commerciële partijen, zoals speculanten en projectontwikkelaars. Is er niets geleerd van de grondspectaties bij de Vinex-locaties? Speculanten en grondeigenaren geven in interviews openlijk toe enorme winsten te hebben gemaakt. Door wie zijn deze extra kosten uiteindelijk opgehoest? Zonder twijfel heeft de burger die op zoek was naar een woning hier een flink deel van betaald!

<https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/de-werking-van-de-grondmarkt.pdf>

<https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/actief-versus-passief-grondbeleid-nederlandse-gemeenten-doen-iets-anders-dan-ze-zeggen/>

Een andere maatregel die tegen deze grondspectatie mogelijk is, en de politiek/gemeente nu kan nemen is, dat de gemeenteraad weigert om bestemmingsplan goed te keuren die een hogere bebouwing toestaan.

De projectontwikkelaar is hiervan in eerste instantie de dupe, maar in de toekomst zal een projectontwikkelaar nog wel eens heel goed nadenken voordat hij grond koopt waarvan de prijs te hoog is, en waarvan niet zeker is dat het bestemmingsplan qua hoogte zal worden aangepast. Dit heeft een dempend effect op de grondprijzen in de regio en zal excessieve prijsstijgingen van woningen tegen gaan. Dit is goed voor een ieder die een betaalbare woning zoekt en voor omwonenden! Als Rotterdam dit zou kunnen realiseren, wordt het pas echt een stad waarin mensen graag willen wonen. Prioriteit geven aan de belangen van de burger (betaalbare woningen die passen in de omgeving waar ze gebouwd gaan worden) en niet te gehaast meelopen met allerlei commerciële partijen omwille van het halen van (partij)politieke doelstellingen.

M.b.t. de Hoofdweg 480-490:

Volgens gegevens in het Kadaster, is de grond eind 2018 met opstallen aan de Hoofdweg 480-490 door een bedrijf voor € 10.300.000,= gekocht en begin 2020 weer verkocht voor € 17.800.000,=.

Gemiddeld betaalt elke huurder of eigenaar van een woning uiteindelijk dus dit verschil (in koopsom of huur):

**Gem.Verhoging per woning:** (€ 17.800.000,= - € 10.300.000,=) / 375 woningen = **€ 20.000,=**

Een voor deze locatie passend aantal woningen zou o.i. 100 zijn. Dan wordt de berekening als volgt:

**Gem.Verhoging per woning:** (€ 17.800.000,- - € 10.300.000,-) / 100 woningen = **€ 75.000,-**

Uit het verschil van bovenstaande berekeningen blijkt, waarom de projectontwikkelaar de hoogte in wil met zijn wooncomplex.

Ok, er zijn ook nog commerciële ruimten, die meedelen in de kostenverhoging door de prijsopdrijving, maar het totale bvo van de woningen is veel groter dan dat van de commerciële ruimten.

De hoogte van de erfpacht is gerelateerd aan de waarde van een woning(opstal) en grond. Deze zijn door speculatie hoger geworden. Ook deze (verhoogde)erfpacht gaan de nieuwe bewoners van dit wooncomplex in hun huur of koopprijs terugvinden.

**Grondspeculatie drijft de prijzen op van woningen (huur en koop) in een krappe woningmarkt, waar de burger de dupe van wordt (nieuwe bewoners maar ook omwonenden).**

## F2. Waardevermindering/Planschade:

In het weerwoord van "Vaststelling bestemmingsplan "Hoofdweg 480-490"" wordt totaal niet ingegaan op de gemelde slechte regelingen die in enkele zienswijzen zijn vermeld, daarom hierbij nogmaals:

Omwonenden vrezen door de komst van dit gebouw niet alleen aantasting van hun woongenot, en overlast, maar ook waardevermindering van hun woning. De gemeente geeft 4 voorbeelden op haar website <https://www.rotterdam.nl/loket/planschade/index.xml>:

### **Tegemoetkoming planschade**

U lijdt 'schade' door bijvoorbeeld een nieuw bestemmingsplan of een omgevingsvergunning, die toestemming geeft voor afwijken van het bestemmingsplan. Hiervoor kunt u misschien een tegemoetkoming krijgen.

Deze 'schade' wordt ook wel planschade genoemd. Denk bij 'schade' aan bijvoorbeeld:

- de daling van de waarde van uw pand
- inkomensverlies door verkeershinder en parkeerhinder
- minder privacy
- verminderd uitzicht of meer schaduw

Maar de vergoedingen zullen nooit de aantasting in woongenot en de hinder kunnen compenseren, zeker niet als je onderstaande aftrekpost(en) beschouwd:

- schade die onder het normale maatschappelijke risico valt, komt voor eigen rekening. De Wet ruimtelijke ordening verstaat hieronder minstens 2% van de waarde van de onroerende zaak. Ook 2% van het inkomen voor het ontstaan van de schade valt hieronder.

### F3. Participatie:

Participatie is meer dan alleen informatie verstrekken en antwoord geven op vragen. Zelfs het zeer beperkt mogen meedenken met onderwerpen die de omwonenden **niet** echt bezig houden, is geen echte participatie.

Participatie is o.a. spreken over de onderwerpen die de omwonenden belangrijk vinden en waarnaar de projectontwikkelaar en gemeente niet alleen naar luisteren maar ook qua wensen aan tegemoet komen. Omwonenden hebben aangegeven een groot probleem te hebben met de hoogte en omvang van het gebouw. Veel van de andere zaken, zoals schaduwvorming, windhinder, lawaai en verkeer (onvolledige opsomming), zijn hier een afgeleide van.

Meebeslissen over de hoogte en omvang is onderdeel van die participatie. Dit heeft NIET plaats gevonden terwijl omwonenden daar wel op hebben aangedrongen. Onder de schone schijn van participatie zijn er o.a. informatie avonden gehouden, waar bewoners per chat vragen mochten stellen. Maar op de echte vraag met hoeveel het gebouw in hoogte kon worden gereduceerd, is nooit een tegemoetkoming, in welke vorm dan ook, gedaan naar de omwonenden.

Dit alles heeft volgens de omwonenden weinig met participatie te maken.

### F4. Gebiedsvisie en m.e.r.-beoordeling:

Voor alsnog geen commentaar, mogelijk later wel.

### F5. Afwijkingsregel 10%:

Voor alsnog geen commentaar. Belangrijk is in ieder geval dat de hoogte niet onder de 10% regel valt.

### F6. Gezondheidscentrum:

Er zijn voor en tegens om het gezondheidscentrum te behouden op de tijdelijke locatie. Argument voor is in ieder geval, dat het bij terug verhuizen naar de nieuwbouwlocatie, dit extra verkeer genereert en er een nog groter tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan. Maar als argument tegen geldt dat het voor de omwonenden uit de direct omgeving van de nieuwbouwlocatie, verder is als zij dit gezondheidscentrum willen bezoeken.

Maar als het gezondheidscentrum niet wordt teruggeplaatst, kan de plint van 4 etages minder dominant worden ingericht, of ten goede komen van meer parkeerplaatsen.

Liefst geen **dominante** plint in de onderkant van het gebouw, deze past misschien in dicht bevolkte centra van binnensteden, maar niet in een woonwijk als de onze. Een vriendelijke uitstraling van de onderste geledingen van een gebouw kan ook **zonder** een plint van 4 etages gerealiseerd worden.

## (Gekwalificeerd) advies gebiedscommissie:

De omwonenden hebben meerdere malen contact gehad met de gebiedscommissie Prins Alexander, over de nieuwbouwplannen voor de Hoofdweg 480-490.

De volgende stelling in het document "Vaststelling bestemmingsplan Hoofdweg 480-490" op blz 2 is onjuist:

*"De gebiedscommissie **gaat akkoord met het bestemmingsplan**, zodat het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad kan worden aangeboden."*

Deze conclusie is nl. in tegenspraak met de inhoud van een brief van de Gebiedscommissie Prins Alexander aan wethouder Kurvers, zoals hierna zal worden toegelicht.

De volgende adviezen zijn gedaan door de gebiedscommissie in haar brief aan wethouder Kurvers d.d. 15 september 2021 met als onderwerp: "gevraagd advies over ontwerp bestemmingsplan Hoofdweg 480-490" zijn in strijd met het bestemmingsplan op blz. 2:

*"Er dient in dat verband een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden door de overheid **waarbij ook belangen van bewoners worden meegewogen**. Het gehanteerde proces van ontwerp en vergunningverlening draagt daar ons inziens **niet** toe bij. Zie het vervolg van ons advies."*

Eveneens op blz. 2:

*"Als we Alexandershopping center als ijkpunt nemen is een op en aflopende bebouwing logisch. En wel gezien van beide kanten van het shopping center. De Grote Beer is dan de top en vandaar aflopende bebouwing. **Het gepresenteerde ontwerp voldoet daar ons inziens niet** aan. De **overgang** van de bestaande bebouwing naar het ontwerp Alexanderpark is **te abrupt**. Wij adviseren u **het ontwerp aan te passen zodat een meer vloeiende lijn in hoogte ontstaat richting de Grote Beer**."*

Iets verder op blz. 2:

*"**Externe zoals bewoners** zijn nog in het geheel niet in beeld met vaak alle gevolgen van dien..... Beter is het dat de gemeente **vooraf duidelijker richtlijnen geeft met betrekking tot een te bebouwen locatie**, de ontwikkelaar een schets indient en dan **samen** wordt opgetrokken. Het gaat om de inrichting van de publieke ruimte, ook als het om private grond of gebouw gaat. De overheid dient hier duidelijk de regie te voeren, de kwaliteit te bewaken en **alle belangen zorgvuldig te wegen**."*

Laat aan de lezer over om "**samen**" te interpreteren als "**Externe zoals bewoners**".

M.b.t. het participatieproces wordt aan het einde van blz. 2 opgemerkt:

*"Dat is echter niet het geval waarmee in formele zin de regels niet worden overtreden. De gebiedscommissie opteert zeker bij ingrijpende projecten voor **participatie vóóraf**."*

Op blz. 3 bovenaan:

**“Een hoogte tot 70 meter komt in Prins Alexander vaker voor ook midden in een woonwijk *maar wel in de context van de omgeving. Dat missen wij in het ontwerp en raakt het zorgvuldig afwegen van belangen.*”**

Op blz. 3 in het midden:

**“Als de gemeente vooraf duidelijk had gemaakt wat zij wel en niet wenste had mogelijk (grond) speculatie voorkomen kunnen worden...Het ontbreken van een ontwikkelvisie is niet onwettig maar tekent hoe Rotterdam omgaat met de grote vraag naar woningen *en daarbij de kwaliteit van de leefomgeving blijktbaar op het tweede plan zet.*”**

Op blz. 3 in het onderaan:

*Samenvattend, het voorliggend ontwerp bestemmingsplan Hoofdweg 480-490 voldoet aan het door de raad vastgestelde woningbouwbeleid, wettelijke- en lokale regels en het Bouwbesluit. Wij adviseren het ontwerp Alexanderpark aan te passen aan de door ons hiervoor geschetste stedenbouwkundige zienswijze. In het algemeen adviseren wij u nog eens goed naar het ontwerp- en vergunningenproces te kijken, zie ons advies met betrekking tot het ontwerp- en vergunningenproces..”*

*Wij vragen u om ons advies over te nemen. Graag ontvangen wij uw reactie binnen 6 weken. Ook worden wij graag op de hoogte gehouden van verdere besluitvorming.*

Voor zover ons bekend is, heeft de Gebiedscommissie Prins Alexander, op haar brief geen reactie ontvangen.

## Epiloog:

In voorgaande beschrijvingen is aangetoond dat er in het document “Vaststelling bestemmingsplan Hoofdweg 480-490” niet alleen veel onjuistheden vermeld staan, maar dat er ook een aantal verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven over verschillende onderwerpen die daar aan de orde zijn gesteld.

Dit alles ten voordele van het voorgestelde bestemmingsplan en ten nadele van de omwonenden.

We kunnen het ons dan ook niet voorstellen, dat het voorgestelde bestemmingsplan een positief advies zou krijgen van de subcommissie bestemmingsplannen en door de gemeenteraad wordt aangenomen.