



Stadsontwikkeling
Afdeling Bouw- en Woningtoezicht
Team Juridisch Advies

Bezoekadres: de Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Datum : 16 februari 2021

Betreft : Zienswijzenrapport DOWNTOWN
OMV.19.08.00173/
OMV.20.04.00459



Aanleiding

Op 12 augustus 2019 hebben wij de aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' aan de locatie Baan 14 (kadastrale locatie RTD04 perceelnummers 1290, 201 en 1073, sectie AG) te Rotterdam.

Op 23 april 2020 hebben wij de aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor de activiteiten 'Bouwen' en 'Uitrit aanleggen of veranderen' aan de locatie Baan 14 (kadastrale locatie RTD04 perceelnummers 1290, 201 en 1073, sectie AG) te Rotterdam.

Uit de aanvraag en de ingediende stukken blijkt dat het de bedoeling is om een nieuwbouw woontoren van 75 meter hoog te realiseren op de locatie Baan 14 (kadastrale locatie RTD04 perceelnummers 1290, 201 en 1073, sectie AG) te Rotterdam.

Planologische situatie

De locatie waar de aanvraag betrekking op heeft is gelegen in het bestemmingsplan 'Cool' en heeft hierin de bestemmingen 'Centrumvoorzieningen II', maximum bouwhoogte 22 meter (artikel 3), 'Verblijfsgebied' (artikel 9) en dubbelbestemming 'Archeologisch waardevol gebied B' (artikel 16) en Grens wijzigingsbevoegdheid II. De aanvraag is in strijd met de regels van het bestemmingsplan.

Werkzaamheden

Uit de aanvraag en de ingediende stukken blijkt dat het de bedoeling is om een nieuwbouw woontoren van 75 meter hoog te realiseren op de locatie Baan 14 (kadastrale locatie RTD04 perceelnummers 1290, 201 en 1073, sectie AG) te Rotterdam.

Het bouwcomplex bevat 193 woningen, waaronder 9 woon-werk woningen (begane grond en 1e verdieping) en 27 zorgwoningen (3e verdieping), een bovengrondse parkeergarage (2e verdieping) voor 27 parkeerplaatsen en een gemeenschappelijke fietsenstalling (begane grond) voor 386 fietsen.

Het plan wordt gerealiseerd op een leegkomend perceel na sloop van bestaande bebouwing op de adressen Baan 14-20, 24-36 en Hoornbrekersstraat 13-17 te Rotterdam.

Procedure

Op het project is de gemeentelijke coördinatieregeling van toepassing, de benodigde procedures worden gecoördineerd gevoerd. De coördinatie wordt verzorgd door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam.

Het ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken, waaronder het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en de door de gemeenteraad afgegeven ontwerpverklaring van geen bedenkingen, hebben met ingang van vrijdag 8 oktober 2020 tot en met donderdag 19 november 2020 voor een ieder ter inzage gelezen. Gedurende die termijn zijn in totaal 7 schriftelijke zienswijzen ingediend.



Gezien de hoeveelheid en de aard van de zienswijzen is voor de beantwoording gekozen voor een thematische opzet. Per thema is met nummers verwezen naar de reclamanten die over het betreffende onderwerp een (deel)zienswijze hebben ingediend. Bij de beantwoording is, waar nodig, per thema een nadere onderbouwing opgenomen.

Zienswijzen en commentaar

Gedurende de periode van ter inzage legging zijn 7 zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn tijdig ingediend, zodat reclamant in hun zienswijzen ontvangen kunnen worden.

Hieronder volgt een becommentarieerde samenvatting van de zienswijze(n).

A. Planologische verantwoording

A1. Stedenbouwkundig plan 'Baankwartier'

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 7.

Samenvatting van de zienswijze

In de toelichting op het geldende bestemmingsplan staat dat het Baankwartier niet als binnenstedelijk (woon)gebied functioneert, maar dat gezien zijn positie wel kan doen. Binnen het gebied Cool geeft het Baankwartier de meeste aanleiding tot een ingrijpende transformatie, aldus de plantoelichting. Zodoende is een stedenbouwkundig plan 'Baankwartier' opgesteld, dat zich typeert door een integrale aanpak van het gehele gebied. Belangrijke voorwaarden in dit verband zijn:

- De ontwikkeling dient zich uit te strekken over de gehele diepte van het gebied tussen Baan en 1^e Blekerhof, waarbij de Hoornbrekerstraat bereikbaar moet blijven zolang er zich nog (hoofd)toegangen bevinden.
- Bij nieuwbouw zijn er geen (hoofd)toegangen meer aan de Hoornbrekerstraat.
- De functie parkeren is, behoudens de in- en uitgang, aan de straatzijde uitsluitend aan de 1^e Blekerhof toegestaan.

Het bouwplan voor Downtown voldoet niet aan deze voorwaarden, aldus reclamant. Zodoende is het project strijdig met de in het bestemmingsplan omschreven ambitie om te komen tot een integrale aanpak van het Baankwartier.

Reactie

Het bestemmingsplan Cool is onherroepelijk geworden in november 2011. Tussen 2011 en de ruimtelijke procedure van Downtown heeft voortschrijdend inzicht bepaald dat, in tegenstelling tot het stedenbouwkundig plan Baankwartier, het behoud van de ruimtelijke structuur, en dus ook de Hoornbrekersstraat, in het stedelijk weefsel de voorkeur heeft. Daarmee is een aantal voorwaarden uit de door reclamanten genoemde wijzigingsbevoegdheid ten aanzien van de Hoornbrekersstraat en de 1^e Blekerhof van ondergeschikt belang geworden.



Deze lijn is in gang gezet bij de planvorming en besluitvorming van de Cooltoren, waarbij het mogelijk bleek om te verdichten binnen de bestaande structuur en rooilijnen en de Hoornbrekersstraat in tact kon blijven. Dit is van groot belang omdat de verdichting van het Baankwartier vraagt om een fijnmazig en functioneel netwerk voor de bestaande en nieuwe bewoners. De Hoornbrekersstraat krijgt samen met de 1^e Blekerhof een noodzakelijke en meer utilitaire rol en wordt zo onderdeel van de toekomstige leefomgeving van de bewoners van het Baankwartier. Activatie van de Hoornbrekersstraat door middel van ingangen en streven naar openheid naar deze straat toe is van groot belang en zorgt voor levendigheid.

De ontwikkeling van Downtown sluit volledig aan op deze lijn voor het Baankwartier.

Downtown laat de Hoornbrekersstraat onverlet en draagt met de entree van Antes, de ingangen naar de fietsenberging en de ingang naar de parkeergarage bij aan de levendigheid van de Hoornbrekersstraat. Verder laat Downtown geen reststukken over aan weerszijden van het project.

Op basis van het vorenstaande zijn wij van mening dat de afwijking van het bestemmingsplan Cool ruimtelijk aanvaardbaar is en dat de ontwikkeling van Downtown past bij de ambities voor dit gebied.

A2. Bouwhoogte geldend bestemmingsplan

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 1.

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat de bouw van een toren van 75 meter hoog een duidelijke afwijking is van het bestemmingsplan. Er is altijd gerefereerd aan de bouw van een toren van slechts 25 meter hoog op deze specifieke locatie.

Reactie

Anders dan reclamant aangeeft, is in het geldende bestemmingsplan "Cool" een maximum bouwhoogte van 22 meter toegestaan. Daarnaast is voor de gronden van het projectgebied wijzigingsbevoegdheid II van toepassing, die de mogelijkheid biedt voor hoogbouw met een maximum van 150 meter. In de plantoelichting (p. 24) is tevens aangegeven dat sprake kan zijn van een basisblok van 25 meter hoog.

Van een duidelijke afwijking ten aanzien van de bouwhoogte is geen sprake.

A3. Bestemmingsplan, hoogbouw

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 7.

Samenvatting van de zienswijze

In het geldende bestemmingsplan is een aantal regels opgenomen waaraan eventuele hoogbouw moet voldoen. Die zijn ook van toepassing op het project Downtown, aldus reclamanten. Belangrijke voorwaarden zijn:



- Waar hoger wordt gebouwd dan 25 meter mag die over een in noord-zuid richting aaneengesloten lengte van ten hoogste 30 meter en over een oppervlakte (footprint) van ten hoogste 700 m².
- Waar hoger wordt gebouwd dan 25 meter dient de onderlinge afstand tussen deze hogere bebouwing minimaal 20 meter te bedragen.

Het bouwplan voor Downtown bereikt die hoogte van 25 meter op de achtste verdieping. Die achtste verdieping maakt deel uit van het drie lagen tellende middenstuk van het project, tussen het plintgebouw en de feitelijke hoogbouw in. De gevel in noord-zuid richting op de achtste verdieping is circa 38 meter lang. Dat is acht meter meer dan de maximaal toegestane lengte van 30 meter in het bestemmingsplan.

Daarnaast is ook voor wat betreft de footprint sprake van een aanzienlijke overschrijding. Reclamanten komen uit op een footprint van in totaal 760 m², circa 10 % meer dan in het bestemmingsplan staat.

Ten slotte voldoet de onderlinge afstand tussen het project Downtown en beide buurtorens niet aan het minimum van 20 meter op 25 meter hoogte. Aan de zijde van de Baantoren wordt die afstand van 20 meter in ieder geval niet gehaald.

Reactie

Anders dan reclamant veronderstelt, zijn de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan "Cool" niet van toepassing op het project Downtown. Voor het project Downtown wordt immers afgeweken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ten behoeve van die afwijking is een goede ruimtelijke onderbouwing opgesteld en in die onderbouwing is toegelicht op welke punten de voorgenomen ontwikkeling afwijkt van het bestemmingsplan. Verwezen wordt naar de paragrafen 1.3, 1.4 en 3.2 van de goede ruimtelijke onderbouwing. Wat betreft de minimale afstand van het torendeel tot de Baantoren merken wij nog op dat die 23 meter bedraagt. Met die afstand wordt dus ruimschoots voldaan aan de afstand van 20 meter zoals die in het geldende plan staat.

De overige punten die reclamant naar voren heeft gebracht (omvang footprint, lengte gevel) geven geen aanleiding om niet van de goede ruimtelijke onderbouwing te kunnen uitgaan. De voorgenomen ontwikkeling achten wij stedenbouwkundig en ruimtelijk aanvaardbaar.

A4. Bestemmingsplan, plint

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 7.

Samenvatting van de zienswijze

In het geldende bestemmingsplan is aangegeven dat stedelijke functies zoals horeca, cultureel programma, kleinschalige kantoren en winkels vanzelfsprekend een plek in het Baankwartier kunnen vinden. Het creëren van een levendige plint en een aangenaam verblijfsklimaat op straatniveau wordt beschreven als één van de ambities. Belangrijke voorwaarden in dat verband zijn:

- Op de begane grond zijn stedelijke programma's gewenst. De functie wonen is op de begane grond niet toegestaan.



- Het vestigen van stedelijke functies op de begane grond aan de dwarsstraten, die het Baankwartier verbinden met zijn omgeving, zijn een voorwaarde.
- De begane grondlaag, voor zover grenzend aan de Baan, Blekerstraat en Ketelaarstraat, dient ten minste 4,5 meter hoog te zijn.

Het bouwplan voor Downtown voldoet niet aan deze voorwaarden, aldus reclamant. Zodoende is het project strijdig met de in het bestemmingsplan omschreven ambitie om te komen tot een hoogwaardig binnenstedelijk milieu voor het Baankwartier.

Reactie

Anders dan reclamant veronderstelt, zijn de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan "Cool" niet van toepassing op het project Downtown. Voor het project Downtown wordt immers afgeweken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ten behoeve van die afwijking is een goede ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarin is toegelicht op welke punten de voorgenomen ontwikkeling afwijkt van het bestemmingsplan en waarom dat ruimtelijk aanvaardbaar is.

Aanvullend merken wij op dat wij de afwijking van het bestemmingsplan, ten aanzien van de woon/werkfunctie op de begane grondlaag, marginaal achten. Aan het belang c.q. de ambitie om te komen tot een levendige plint en een aangenaam verblijfsklimaat wordt ook tegemoet gekomen met de ontwikkeling van woon/werkunits op zowel de begane grondlaag als op de eerste verdieping. Mede door die combinatie kan worden verwacht dat de functie werken primair op de begane grond wordt uitgeoefend (met de daarbij behorende uitstraling) en dat de woonfunctie op de eerste verdieping plaatsvindt. De woon-werk woningen zullen dan ook leiden tot een levendig en karaktervol straatbeeld. Het aangevraagde bouwplan laat dit genoegzaam zien: aan de gehele lengte van de Baanzijde zijn diverse dubbele hoogtes voorgesteld van circa 6 meter hoog waar mogelijk. Dit betreft de hoofdentree en de woon-werk woningen. Alle woon-werk woningen krijgen een dubbelhoge vide aan de Baan-zijde in combinatie met een balkon.

A5. Bestemmingsplan, uitkraging

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 7.

Samenvatting van de zienswijze

In het project Downtown is sprake van een uitkraging van het gebouw boven de Hoornbrekerstraat. Het betreft een uitkraging in drie stappen over drie etages. Met deze uitkraging van circa 8 meter wordt de Hoornbrekerstraat over vrijwel de gehele breedte overkluisd. Reclamant merkt op dat dit in strijd is met het geldende bestemmingsplan, waarin slechts 1,5 meter is toegestaan voor uitstekende delen. Deze in het bouwplan opgenomen uitkraging zorgt er ook voor dat de verblijfskwaliteit in de Hoornbrekerstraat er aanzienlijk op achteruit gaat. Omdat in het bestemmingsplan is beschreven dat hoogbouw qua schaal moet passen bij de sokkel, zodat het geen hinder oplevert voor het blok of het klimaat op straat, is het project ook op dit punt in strijd met dat plan.

Aanvullend hierop merkt reclamant op dat de ontwikkelaar van de Baantoren een nieuw ontwerp voorbereidt en dat de footprint van dat project aanzienlijk groter uitvalt. Aldaar wordt



de Hoornbrekerstraat over een lengte van 23 meter overkluisd. In combinatie met die ontwikkeling zal het project Downtown de verblijfskwaliteit in de Hoornbrekerstraat onaanvaardbaar verslechteren.

Reactie

Wij merken wederom op dat de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan "Cool" niet van toepassing zijn op het project Downtown. Voor het project Downtown wordt afgeweken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ten behoeve van die afwijking is een goede ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarin is toegelicht op welke punten de voorgenoemde ontwikkeling afwijkt van het bestemmingsplan en waarom dat ruimtelijk aanvaardbaar kan worden geacht. Omdat de ontwikkelaar uitsluitend voor de ontwikkeling van Downtown een afwijking heeft aangevraagd, was het niet noodzakelijk om in te gaan op de verderop gelegen, nog toekomstige ontwikkeling van de Baantoren.

Aanvullend hierop is van belang dat de volumetrische opzet van de toren is goedgekeurd in samenspraak met de afdeling Stedenbouw en valt binnen de spelregels van de stedenbouwkundige opzet in de nota van uitgangspunten. Er is bewust in het ontwerp van overkraging gekozen voor een getrapte opbouw, zodat er maximaal licht in de Hoornbrekerstraat kan vallen. De getrapte overstek begint op 25 meter hoogte en eindigt op 31 meter hoogte. Aangezien de tegenoverliggende parkeergarage circa 11 meter hoog is, ligt de overkraging minimaal 14 meter hoger dan de parkeergarage. Al met al worden de lichtinval op en de verblijfskwaliteit van de Hoornbrekerstraat zo gegarandeerd.

B. Verkeer en parkeren

B1. Parkeren(1)

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 4 en 5.

Samenvatting van de zienswijze

Door de komst van de Cooltoren zijn parkeerplaatsen verdwenen, terwijl nadrukkelijk was toegezegd dat dit niet zou gebeuren. Uit de documenten wordt afgeleid dat opnieuw bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied zullen verdwijnen. De nieuwe appartementen in de Downtown gaan ook voor bezoek zorgen en dus komen er meer bewegingen in de omgeving. Dat zal een enorme druk op de beschikbare openbare parkeerplaatsen leggen. Afgevraagd wordt welke maatregelen worden genomen tijdens de bouw als daarbij openbare parkeerplaatsen (al dan niet tijdelijk) in beslag worden genomen.

Reactie

In het parkeerplan 2016-2018 'Parkeren in beweging' is beschreven dat er tot en met 2020, 3.000 parkeerplaatsen op straat verdwijnen in de binnenstad ten gunste van een betere verblijfskwaliteit. Hier is vanaf 2009 al mee begonnen. De ruimte die vrijkomt op straat wordt benut voor onder andere meer groen, terrassen, fietsers en voetgangers. Daarbij is ingezet op een vergroting van de parkeercapaciteit in parkeergarages (zoals de bouw van garage Schouwburgplein 2, Museumpark), waardoor het aantal parkeerplaatsen op straatniveau verminderd kan worden.



Bewoners van de woontorens in het Baankwartier vinden een parkeerplaats in de parkeergarage waarmee de parkeerdruk enkel nog open staat vanuit de bestaande bebouwing en bezoekers. De bezoekers kunnen naast de straatparkeerplaatsen ook hun weg vinden naar de nabijgelegen gemeentelijke parkeergarage Erasmusbrug.

B2. Parkeren (2)

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van Het Oogziekenhuis voor patiënten, werknemers en bezoekers. In Downtown zullen slechts 27 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Gesteld wordt dat in de APCOA parkeergarage Westblaak 50 parkeerplaatsen beschikbaar zullen worden gesteld, maar bezoekers van de Downtown en bewoners die moeten laden en lossen zullen toch in de directe omgeving parkeerplaatsen in de openbare ruimte zoeken.

Reactie

Ten aanzien van de parkeerdruk van openbare parkeerplaatsen (straat parkeren) in de parkeersector, waarbinnen het Baankwartier valt, kan worden opgemerkt dat die hoog is. Het parkeren in het gebied is momenteel op verschillende manieren gesitueerd. In sommige straten wordt bijvoorbeeld langs geparkeerd, in andere straten haaks en in de Baan wordt zowel haaks, dwars als langs geparkeerd. Daarnaast zijn er enkele (semi) private parkeerterreinen al dan niet afgesloten met slagbomen.

Voor het Baankwartier wordt een Programma van Eisen voor de inrichting van het openbaar gebied opgesteld. Na de bouw van de torens (Cool- en Baantoren, Downtown) zal de gemeente de omliggende straten namelijk opnieuw inrichten. In het Programma van Eisen zijn al wat minder parkeerplaatsen in openbaar gebied opgenomen. Dat komt mede door de ambitie om meer ruimte voor voetgangers en groen te realiseren, terwijl ook de eerder genoemde Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA) uitgaat van een ontmoediging van het parkeren in openbaar gebied. Voor het Baankwartier wordt gestreefd naar een parkeerdruk van ongeveer 90% in de maatgevende periode, wat in een hoogstedelijk gebied aanvaardbaar wordt geacht.

Wat betreft het laden en lossen merken wij tenslotte op dat in het Programma van Eisen wordt opgenomen dat op de Baan twee plekken komen voor onder andere pakketdiensten. In het inrichtingsplan zal een locatie worden gezocht voor deze plekken. Er zal gewerkt worden met venstertijden, zodat de twee parkeerplaatsen 's- avonds beschikbaar zullen zijn voor het parkeren voor bezoekers.

B3. Parkeren (3)

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 7.

Samenvatting van de zienswijze

Het project Downtown voorziet slechts in 27 parkeerplaatsen op eigen terrein. De ontwikkelaar is voor circa 50 parkeerplaatsen een overeenkomst aangegaan met de exploitant van de parkeergarage aan de Westblaak. Uit de stukken maakt reclamant op dat deze overeenkomst



weinig meer inhoudt dan de toezegging dat bewoners en gebruikers van Downtown een marktconforme huurovereenkomst voor een parkeerplek kunnen aangaan. Dat lijkt reclamant nogal mager en gevreesd wordt voor een toename van het parkeren op straat. Verder merkt reclamant op dat de ontwikkelaar van de Baantoren een vergelijkbare overeenkomst is aangegaan voor 90 parkeerplaatsen. Dat aantal was nodig voor het 'oude' ontwerp met 146 appartementen, terwijl nu een ontwerp met 428 appartementen is gemaakt. Die verdrievoudiging zal ook leiden tot een toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Gesteld wordt dat de toezeggingen aan de ontwikkelaars in combinatie met het gewijzigde ontwerp voor de Baantoren ertoe zal leiden dat een groot deel van de capaciteit van de parkeergarage aan de Westblaak niet meer beschikbaar is voor gewone parkeerders. Hierdoor zal de parkeerdruk op straat nog verder toenemen.

Reactie

Gelijk zoals reclamant opmerkt, voorziet het bouwplan van Downtown in 27 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast wordt een groot deel van de parkeerbehoefte opgelost in de nabijgelegen parkeergarage Westblaak, waar gedurende 10 jaar minimaal 50 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor de bewoners van Downtown. Bij elkaar is sprake van 77 parkeerplaatsen, terwijl de parkeereis (na vrijstelling) voor de bewoners niet meer dan 65,8 (afgerond 66) parkeerplaatsen bedraagt.

Het geldend juridisch kader voor het aspect 'parkeren' wordt gevormd door de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018, die op 21 februari 2018 in werking is getreden. Indien het bouwplan wordt getoetst aan die beleidsregeling (ex artikel 2 lid 2), dan zouden in beginsel 110 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Echter, de beleidsregeling biedt verschillende mogelijkheden om hiervan gemotiveerd af te wijken en minder parkeerplaatsen te realiseren. Enkele van die mogelijkheden doen zich hier voor, aangezien de locatie is gelegen in hoogstedelijk gebied (gebiedstype A) en zich binnen een afstand van 400 meter een OV- station bevindt (zie artikel 6 lid 3, metrostation Beurs). Het beleid gaat ervan uit dat de goede OV- bereikbaarheid zorgt voor een lagere autoafhankelijkheid en dat vertaalt zich in een lagere parkeereis. Zodoende kan de parkeereis van Downtown al met 40% naar beneden worden bijgesteld.

Daarnaast maakt de beleidsregeling het mogelijk om geheel of gedeeltelijk af te wijken van de eis om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voorwaarde waaraan moet worden voldaan is dat de alternatieve parkeervoorzieningen zich binnen een afstand van 600 meter bevinden en dat die minimaal 10 jaar beschikbaar zullen zijn. De exploitant van parkeergarage Westblaak is schriftelijk met de ontwikkelaar overeengekomen dat de ontwikkelaar, haar rechtsopvolgers, evenals de toekomstige bewoners van de woningen 10 jaar een marktconforme huurovereenkomst kunnen aangaan, terwijl de afstand tot de parkeergarage ruim 300 meter bedraagt. Op basis van die overeenkomst en de afstand tot de parkeergarage staat vast dat aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan. Daarbij nemen wij tevens in ogenschouw dat de bestaande parkeergarages vaak niet optimaal worden benut, realisatie van extra parkeerplaatsen veel kosten met zich brengt en het uiteindelijk de bedoeling is dat de hoeveelheid autoverkeer in dit gebied zal afnemen. Het aanleggen van minder parkeerplaatsen draagt daar zeker aan bij en is ook in overeenstemming met de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA).

Aanvullend merken wij op dat de ontwikkelaar van Downtown zich verplicht heeft de (aspirant)kopers van de woningen te melden dat zij geen recht meer hebben op een parkeervergunning op straat. In artikel 7 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets



gemeente Rotterdam 2018 is namelijk bepaald dat wanneer voor een ontwikkeling vrijstelling van de parkeereis is verleend, er voor de bewoners en gebruikers geen recht meer is op een parkeervergunning op straat. De ontwikkelaar van Downtown heeft zich daarom verbonden jegens de gemeente om een kettingbeding in de huur- en/of koopovereenkomst(en) op te nemen zodat zekerheid wordt geboden dat toekomstige bewoners en gebruikers eveneens op de hoogte zullen zijn van deze uitsluiting van parkeervergunningen. Toekomstige bewoners en gebruikers met een auto zullen dan ook een abonnement nemen in de parkeergarage aan de Westblaak.

Ten aanzien van het gewijzigde ontwerp voor de Baantoren merken wij nog op dat die ontwikkeling en de eventuele effecten daarvan hier niet ter discussie staan. Voor het project Downtown zijn voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarage aan de Westblaak beschikbaar.

Tot slot is voor de parkeerdruk op straat van belang dat de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 geen verplichting bevat om in te gaan op de parkeerdruk in het gebied indien parkeerplaatsen in een parkeergarage worden bezet. Indirect blijkt dat ook uit de zinsnede dat “deze alternatieve parkeervoorzieningen in beginsel niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage zijn gelegen”. Oftewel, op grond van de beleidsregeling kan worden aangenomen dat het beschikbaar stellen van 50 parkeerplaatsen in de parkeergarage Westblaak geen directe invloed heeft op de parkeerdruk in het projectgebied.

Voor het parkeren door bezoekers geldt dat deze gebruik kunnen maken van de aanwezige parkeerplaatsen op straat. Aangenomen kan worden dat minder aanbod van parkeerplaatsen op straat, ertoe zal leiden dat ook bezoekers minder per auto naar het gebied zullen komen en veeleer direct voor een parkeergarage zullen kiezen.

Kortom: er is geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein en in de goede ruimtelijke onderbouwing is genoegzaam gemotiveerd hoe het parkeren wordt opgelost.

B4. Uitrit en verkeerssituatie

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 3.

Samenvatting van de zienswijze

De uitrit van de parkeergarage van de Cooltoren en de inrit van de parkeergarage van Downtown zijn tegenover elkaar gepositioneerd. Dit is een onwenselijke en gevaarlijke situatie in de krappe Hoornbrekerstraat. Daarnaast blijkt uit de tekeningen dat de parkeergarage van Downtown zal worden ontsloten door één autolift, terwijl van andere projecten bekend is dat een dergelijke lift vaak defect is. Bovendien werkt zo'n lift vaak vertragend. Eigenaren en bewoners van de Cooltoren zullen hiervan hinder ondervinden, verwacht reclamant. Verzocht wordt het ontwerp aan te passen zodat de inrit of uitrit van de parkeergarage van Downtown niet recht tegenover de uitrit van de Cooltoren wordt gepositioneerd. Tot slot wordt verzocht een verkeersstudie te laten uitvoeren naar de toekomstige situatie in de Hoornbrekerstraat, rekening houdend met alle ontwikkelingen.



Reactie

De positionering van de uitgangen tegenover elkaar herkennen we niet als een verkeersonveilige oplossing, gezien het lage aantal verkeersbewegingen. De doorgaande Hoornbrekerstraat heeft voorrang, waarna de uitritten van de parkeergarages onderling de voorrang communiceren. Deze voorrangssituatie verschilt niet van een standaard kruising.

C. Stedenbouw

C1. Bezinning

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 4, 6 en 7.

Samenvatting van de zienswijze

Gesteld wordt dat in een gepubliceerd bestemmingsplan is aangegeven dat een minimum aantal zonuren beschikbaar moet blijven voor de bewoners aan de Schiedamsedijk. Met de bouw van de woontoren wordt niet aan die harde eis voldaan. Er zal sprake zijn van minder zonuren dan eerder als juridisch aanvaardbaar is gedefinieerd. Minder zonuren op de dakterrassen wordt onacceptabel gevonden.

Verder wordt opgemerkt dat in de herziene Hoogbouwvisie 2011 een aantal regels is gegeven over de bezinning in de binnenstad. Voor het Baankwartier stelde de hoogbouwvisie dat een ontwikkeling maximaal twee uur extra schaduw mag hebben ten opzichte van de huidige situatie. De komst van de Cooltoren, in combinatie met de andere torens, leidt echter tot meer extra schaduw dan de toegestane twee uur. Of en in hoeverre in het bezonningsonderzoek voor Downtown integraal is gewerkt met de bevindingen van het onderzoek dat voor Cooltoren is uitgevoerd, is onduidelijk. Omdat de nieuwe Baantoren een aanzienlijk grotere footprint zal krijgen, zal het beeld aanzienlijk veranderen en kan het bezonningsonderzoek niet aan de ontwerpbesluiten ten grondslag worden gelegd.

Reactie

Algemeen merken wij op dat het realiseren van hoogbouw aan de achterzijde van de woningen aan de Schiedamsedijk uiteraard consequenties voor de bezinning van deze woningen zal hebben. Wanneer zich in het Baankwartier een concreet bouwplan aandient, worden de aspecten bezinning, windhinder en uitzicht in een vroegtijdig stadium onderzocht en getoetst op de gevolgen voor de omgeving. Slechts wanneer de effecten aanvaardbaar zijn voor het klimaat in de openbare ruimte en voor de omwonenden, wordt meegewerkt aan verdere planvorming.

Voor de ontwikkeling van Downtown is ten aanzien van de bezinning onderzoek uitgevoerd, dit op basis van het beleid uit de Hoogbouwvisie 2019 (paragraaf 3.7). Daarbij zijn de planologische ontwikkelingen van de Cooltoren, de Maasbode en de Baantoren meegenomen. Conform de Hoogbouwvisie 2019 is daarbij gekeken naar de effecten op de zogenoemde sunspots, de representatieve ruimte en de gebieden met basiskwaliteit. Het onderzoek is gedaan conform de rekenmethode uit de Hoogbouwvisie 2019, waarbij de beoordeling plaatsvindt aan de hand van de gemiddelde bezonningsduur c.q. schaduwduur en de gemiddelde bezonningsafname voor gebieden met een basiskwaliteit per straat wordt beoordeeld. Voor de goede orde merken wij op dat het geldende bestemmingsplan geen minimum aantal beschikbare zonuren voorschrijft, terwijl voor dit project ook wordt afgeweken van het bestemmingsplan.



De conclusies uit het onderzoek zijn dat Downtown niet leidt tot een verslechtering van de bezonning op de binnen de visie benoemde plekken met een specifieke of representatieve kwaliteit en ook niet tot meer dan twee uur extra schaduw elders. Gebleken is dat de noordelijke terrassen een afname van circa 2 uur kunnen verwachten door de komst van Downtown, doch dit is dan alleen op bepaalde momenten in het jaar. Het meest noordelijke terras heeft een afname in bezonning in maart, maar in juni niet meer. De ontwikkeling voldoet dan ook aan de criteria van de Hoogbouwvisie Rotterdam 2019. Gelet hierop zijn wij van mening dat de schaduweffecten van Downtown aanvaardbaar kunnen worden geacht. Daarbij is relevant dat de bezonning/schaduweffecten voor wat betreft de representatieve ruimte en de gebieden met een basiskwaliteit worden beoordeeld aan de hand van gemiddelde effecten en niet aan de hand van mogelijke plaatselijke overschrijdingen, zoals reclamanten die naar voren hebben gebracht.

C2. Uitzicht en privacy

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 4 en 7.

Samenvatting van de zienswijze

De komst van de Cooltoren heeft al een negatieve impact op het woongenot. Naast het gegeven dat een flink deel van het weidse uitzicht wordt weggenomen, maakt de komst van de Cooltoren ook een inbreuk op de privacy. Er kan niet meer ongestoord gebruik worden gemaakt van het dakterras. De komst van een 75 meter hoge toren direct naast de Cooltoren zal het woongenot nog verder aantasten.

Verder wordt opgemerkt dat op de zevende en tiende bouwlaag van het project Downtown daktuinen worden gerealiseerd. Omdat de daktuin op de zevende bouwlaag als gemeenschappelijke buitenruimte wordt ingericht en die zich op dezelfde hoogte bevindt als de dakterrassen van de woningen aan de Schiedamsedijk, zal een groot verlies aan privacy optreden.

Reactie

De ontwikkeling van Downtown zal voor een aantal omwonenden het uitzicht deels belemmeren. De vorm (slanke opzet), de ruimte tussen de Cooltoren en de Baantoren en de situering van Downtown maken evenwel dat die belemmering beperkt en daarmee aanvaardbaar is, te meer omdat de locatie zich in hoogstedelijk gebied bevindt. Daarbij dient in ogenschouw te worden genomen dat uit vaste rechtspraak voortvloeit dat geen recht op vrij uitzicht bestaat.

De omstandigheid dat de ontwikkeling van Downtown vanwege de daktuinen mogelijk leidt tot een vermindering van de privacy van omwonenden, is in een hoog stedelijke omgeving onvermijdelijk en kan in het licht van het gegeven dat sprake is van een bouwplan in het centrum van Rotterdam als een normaal maatschappelijk risico worden gezien. Wij zijn bovendien van mening dat van een onaanvaardbare aantasting van privacy geen sprake is gezien de relatief grote afstanden tussen de bestaande omliggende woonbebouwing en de op grond van de omgevingsvergunning te realiseren bebouwing. Daarbij komt dat omwonenden in dit geval zelf ook in staat zijn om ongewenste inkijk e.d. te beperken (vitrage, gordijnen). Hierbij nemen wij ook in overweging dat in andere delen van het centrum van Rotterdam (zoals het Wijnhaveneiland) kleinere afstanden tussen woonbebouwing bestaan zonder dat dit tot privacy-issues leidt.



Ten aanzien van het bezwaar over de bezonning verwijzen wij naar de reactie onder C1.

C3. Expeditiestraat

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 3.

Samenvatting van de zienswijze

Uit de tekeningen blijkt dat de programmering van Downtown aan de Hoornbrekerstraat geen verblijfsruimtes betreft, maar een toegang naar de parkeergarage, een entree voor de zorgwoningen van Antes, een fietsenstalling, een vluchtrappenhuis en technische ruimtes. Hierdoor ontstaat met name 's- avonds een donkere straat, een ideale plek voor sociaal minder sterke personen om rond te hangen en overlast te veroorzaken. Verwacht wordt dat omwonenden dit als onveilig en angstig zullen ervaren.

Reactie

De Hoornbrekerstraat is in de huidige situatie per definitie een onaangename achterstraat met gefragmenteerde achtergevels. Door de komst van Downtown wordt de Hoornbrekerstraat op verschillende niveaus opgewaardeerd. De gevels zijn met bijvoorbeeld met minimaal dezelfde kwaliteit behandeld als de rest van het gebouw. Op maaiveldniveau is aandacht besteed aan transparante puien waar mogelijk, welke in de avond verlicht zijn door de hoogwaardig ingerichte fietsenstallingen. De entree van de zorgwoningen is ook gesitueerd aan de Hoornbrekerstraat en heeft een transparante verbinding met de lifthal. Dit zorgt voor dynamiek en sociale controle. Op de hoek van de Hoornbrekerstraat en de Zevenhuissteeg is nog een onbenoemde verblijfsruimte gesitueerd, welke later flexibel ingevuld kan worden. Kortom: ten opzichte van de huidige situatie zal de ontwikkeling van Downtown tot een aantrekkelijker situatie en verblijfsklimaat leiden.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

D. Sectorale aspecten, milieu

D1. Windhinder

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3, 4 en 6.

Samenvatting van de zienswijze

In het windhinder onderzoek van bureau Peutz wordt op p. 17 gesteld dat sprake is van een als goed te beoordelen windklimaat. Er worden echter kanttekeningen geplaatst bij de scope van het onderzoek. Zo zijn de meetpunten op de dakterrassen pas later in het onderzoek opgenomen en laten die geen vergelijking zien tussen 'voor' en 'na'. Verwacht wordt dat de woningen achter de Cooltoren te maken zullen krijgen met het ontstaan van een windtunnel doordat op geringe afstand een gebouw van 75 meter hoog wordt gebouwd. Indien de windkracht zal toenemen, zal geen gebruik meer kunnen worden gemaakt van de dakterrassen van de woningen aan de Schiedamsedijk, wat leidt tot een verminderd



woongenot. Een integrale windmeting wordt noodzakelijk geacht. Mogelijk kan het ontwerp van Downtown worden aangepast teneinde overlast van wind te voorkomen.

Verder wordt opgemerkt dat uit document exb. 2020-53499 'Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel' een slecht windklimaat ontstaat in de straat / steeg tussen de Cooltoren en Downtown. Verzocht wordt om alternatieven te onderzoeken die resulteren in een beter leef- en windklimaat.

Reactie

Ten behoeve van de ontwikkeling van Downtown is door bureau Peutz een windhinder onderzoek uitgevoerd. Tevens is een actualisatie uitgevoerd naar aanleiding van een voorgenomen wijziging van de luifel van de Baantoren. De uitkomsten van het onderzoek en de actualisatie zijn in paragraaf 4.10 van de goede ruimtelijke onderbouwing weergegeven. Algemeen merken wij op dat het windhinder onderzoek is uitgevoerd door een daartoe deskundig bureau en dat wij in principe van de uitkomsten van dat onderzoek mogen uitgaan. Reclamanten plaatsen weliswaar een aantal kanttekeningen, maar hebben geen contra expertise laten uitvoeren die de bezwaren onderbouwt.

Meer specifiek is van belang dat uit het door Peutz uitgevoerde onderzoek blijkt dat de windhinder op de dakterrassen van de woningen aan de Schiedamsedijk niet toeneemt.

Daarnaast kan ook zonder de ontwikkeling van Downtown het windklimaat in de Zevenhuissteeg als slecht worden aangemerkt, terwijl die windhinder als gevolg van de ontwikkeling van Downtown slechts heel beperkt toeneemt. Tenslotte zijn in het windhinder onderzoek de ontwikkelingen van de Cooltoren respectievelijk de Baantoren betrokken en kan gesteld worden dat een compleet beeld van de windhinder situatie wordt gegeven. Dat wordt bevestigd door de stukken die onlangs ter inzage hebben gelegen voor de gewijzigde ontwikkeling van de Baantoren.

D2. Luchtkwaliteit

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 4 en 6.

Samenvatting van de zienswijze

De Schiedamsedijk bevindt zich boven de norm van fijnstof. Het is dan ook onwenselijk dat een nieuwe toren wordt gerealiseerd die niet bijdraagt aan de vermindering van fijnstof, terwijl de oude appartementen aan de Schiedamsedijk druk doende zijn met het onderzoeken en maatregelen nemen om bij te kunnen dragen aan de grootstedelijke problematiek, leren om te gaan met fijnstof issues en zodoende een positieve bijdrage te leveren aan de stad Rotterdam door CO2 reductie en/of opslag, aldus reclamant. De bouw van Downtown als ook de aanwezigheid ervan na gereedheid zal een verdere negatieve impact hebben op het fijnstof issue. Het kan toch niet zo zijn dat door besluiten van de gemeente de gezondheid van de bewoners aan de Schiedamsedijk nog meer onder druk komt te staan.

Reactie

Naar aanleiding van deze zienswijzen heeft de ontwikkelaar van Downtown besloten om alsnog een onderzoek naar de luchtkwaliteit te laten uitvoeren. Daarbij is gekeken naar zowel de aanlegfase als naar de gebruiksfase. De uitkomsten van dat onderzoek zijn opgenomen in een rapport van bureau Peutz d.d. 26 januari 2021 (H 7786 -1-RA).



Op basis van dat onderzoek kan met betrekking tot de beoogde activiteiten bij Downtown in het Baankwartier te Rotterdam geconcludeerd worden dat voor stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde grenswaarden en de door de WHO gestelde advieswaarden niet worden overschreden. Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) is de conclusie dat de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde grenswaarde niet wordt overschreden. Er is geen significante invloed van het bouwproject.

Wij zijn dan ook van mening dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Wet milieubeheer en geen nadelig effect heeft op de gezondheid van bewoners aan de Schiedamsedijk.

E. Uitvoerbaarheid

E1. Overlast

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 1, 4 en 6.

Samenvatting van de zienswijze

Het wordt buitengewoon irreëel gevonden dat een stad die zegt het woongenot van de bewoners te willen vergroten, extra overlast toestaat in een specifiek woongebied, te weten de Schiedamsedijk die wat betreft verkeerslawaaai aan de bovenkant van de norm zit.

Reclamanten hebben al overlast van de bouw van de Cooltoren, herstelwerkzaamheden aan de metro en de bouw van het paviljoen. Daar komt de komende vijf jaar ook het geluid van de bouwwerkzaamheden van twee woontorens bij. Gesteld wordt dat die activiteiten de wettelijke norm voor geluidhinder ruim overstijgen en dat het onacceptabel dan wel buitenproportioneel is, ook in de binnenstad van een grote stad als Rotterdam. Bovendien staat dit haaks op elke ambitie van de gemeente om geluidsoverlast voor de bewoners te beperken. Voorgesteld wordt om op diesel draaiende bouwmachines te verbieden bij ontwikkelingen in het centrum.

Reactie

Ten aanzien van het verkeerslawaaai van de Schiedamsedijk merken wij op dat in het akoestisch onderzoek voor de ontwikkeling van Downtown naar de gebruiksfase wordt gekeken. De berekeningen vergelijken de situatie voor de ontwikkeling van het project met die van circa 10 jaar na oplevering, wanneer de locatie volledig in gebruik is. Voor de tussenliggende fase hoeft geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd, terwijl eventuele geluidsoverlast door bouwactiviteiten van de Cool- en Baantoren, het paviljoen en de herstelwerkzaamheden aan de metro niet in een akoestisch onderzoek wordt betrokken. Op basis van de verkeerscijfers kan gesteld worden dat de verkeerstoename op de Schiedamsedijk, als gevolg van de ontwikkeling van Downtown, beperkt zal zijn. De toename van geluidhinder op de bestaande bebouwing zal niet merkbaar wijzigen.

Verder is van belang dat ten tijde van de bouwfase aan het wettelijk kader (dat wil zeggen de regelgeving voor bouwwerkzaamheden) moet worden voldaan. In het bouwveiligheidsplan worden die uitgangspunten ook benoemd. Daarnaast is gekozen voor een geluidsarm funderingssysteem en worden de torenkranen elektrisch uitgevoerd. Alle benodigde transporten zullen ten slotte voldoen aan de wettelijke eisen en milieuzones van de gemeente Rotterdam.



E2. Bouwveiligheid(1)

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 3 en 5.

Samenvatting van de zienswijze

Bij de ter inzage gelegde stukken is geen veiligheidsplan gevoegd. Wel is een logistiek plan bijgevoegd wat niet voldoet aan de huidige situatie: er wordt immers al een bouwproject gerealiseerd, de Cooltoren. Het logistiek plan sluit daar niet op aan. Uit het hoofdstuk logistiek exb 2020.53457 blijkt bovendien dat grote problemen komen met logistieke bewegingen voor Het Oogziekenhuis en dat daarvoor nog geen oplossing bestaat. Ook komt de bouwveiligheidszone in conflict met de parkeergarage van de Cooltoren en zijn geen keuzes noch afspraken gemaakt. Bijvoorbeeld tussen de bouwers van beide projecten. Aanvullend wordt opgemerkt dat in het ontwerpbesluit ten onrechte het voorschrift is opgenomen dat het definitieve bouwveiligheidsplan uiterlijk drie weken van tevoren ter goedkeuring aangeboden hoeft te worden. De aard van het bouwplan en de risico's vergen een beoordeling in het kader van de vergunningverlening en niet pas kort voordat de bouw start. Op grond van artikel 2.2 lid 6 van de Regeling omgevingsrecht had de aanvrager bij de aanvraag een veiligheidsplan moeten indienen, aldus reclamant.

Reactie

Anders dan reclamanten stellen, zijn wij van mening dat het niet nodig is om reeds bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan en de bouwwerkzaamheden een afgerond bouwveiligheidsplan in te dienen. Normaal gesproken wordt een bouwveiligheidsplan ingediend vooruitlopend op de sloop- en bouwwerkzaamheden, terwijl het ook heel gebruikelijk is dat bouwveiligheidsplannen tijdens de uitvoering worden bijgesteld. Met de in het ontwerpbesluit opgenomen voorwaarde wordt een tijdige indiening gewaarborgd. Een veiligheidsplan wordt overigens opgesteld om onveilige situaties te voorkomen en hinder tijdens de bouw te beperken. Daarnaast merken wij op dat een Masterplan wordt opgesteld voor alle lopende (bouw)projecten in de directe omgeving teneinde een gezamenlijk antwoord op de bouwveiligheid- en logistiek te kunnen geven. Mede op basis van dat Masterplan zal een bouwveiligheidsplan voor Downtown worden opgesteld en bij de gemeente worden ingediend.

E3. Bouwveiligheid(2)

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

Het Oogziekenhuis heeft zelf in samenspraak met SWECO in 2019 een BLVZ plan gemaakt op hoofdlijnen. Dit BLVZ is gemaakt met de informatie ten behoeve van de bouw van de Cooltoren. Ook voor de bouw en realisatie van het project Downtown wil Het Oogziekenhuis een BLVZ plan hebben voor verstrekking van de omgevingsvergunning. De aspecten bouwen en alle werkzaamheden die daar voor nodig zijn, voor realisatie van het project Downtown met alle risico's en gevaren zijn nu nog onbekend. Downtown ligt op aanzienlijk kortere afstand van Het Oogziekenhuis dan de Cooltoren, aspecten als trillings- en geluidhinder zullen meer impact hebben.



Reactie

De ontwikkelaar van Downtown heeft met het Oogziekenhuis de afspraak gemaakt dat een BLVZ plan op hoofdlijnen wordt opgesteld. Alle nieuwbouw ontwikkelingen in het Baankwartier en de betrokken bouwers zijn hierin betrokken. In het BLVZ plan op hoofdlijnen (masterplan) komen de door reclamant genoemde punten aan de orde.

Daarnaast verwijzen wij naar de reactie die onder E2. is gegeven.

E4. Bouwveiligheid en veiligheid voor de omgeving

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 2.

Samenvatting van de zienswijze

Namens de realisator van de Cooltoren (Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Speciale Projecten B.V.) wordt opgemerkt dat ten behoeve van de omgevingsvergunning voor de Cooltoren veel aandacht is besteed aan het aspect veiligheid. Het project Cooltoren betreft immers een complex en omvangrijk bouwproces midden in een stedelijke omgeving. Daarbij waren verschillende partijen betrokken, zoals de brandweerkazerne 'Baan', basisschool 't Landje en het Oogziekenhuis. Reclamant heeft zodoende op verschillende momenten Bouwveiligheidsplannen met de gemeente Rotterdam gedeeld en besproken. Met die Bouwveiligheidsplannen, die de locatie van de bouwplaats en de bouwrouting gemeen hebben, heeft het college van B&W ook ingestemd.

Reclamant zag zich genoodzaakt om een zienswijze in te dienen op het project Baantoren omdat reclamant de daarvoor opgestelde ontwerpbesluiten in strijd achtte met de voor het project Cooltoren onherroepelijk verleende omgevingsvergunningen en gemaakte afspraken. Tot op heden zijn die ontwerpbesluiten nog niet vastgesteld. Geconstateerd wordt dat de gemeente opnieuw medewerking verleent aan een complex en omvangrijk bouwproject. Het project Downtown wordt pal tussen de Cooltoren en de Baantoren gerealiseerd. Net zoals bij het project Baantoren is aangegeven, verwacht reclamant wezenlijke knelpunten ten aanzien van de bouwveiligheid en de veiligheid voor de omgeving. Reclamant meent dat in alle redelijkheid geen medewerking kan worden verleend aan de gelijktijdige realisatie van de projecten in het geval de veiligheid van deze bouwprojecten niet vooraf voldoende is gewaarborgd. Gelijktijdige uitvoering van deze complexe projecten levert grote belemmeringen op en daarmee mogelijke vertraging in de werkzaamheden voor de Cooltoren, met ook problemen voor de veiligheid van de omgeving tot gevolg.

Reactie

De ontwikkelaar van Downtown heeft met reclamant een afspraak kunnen maken dat er een Masterplan komt voor alle (bouw)projecten in het Baankwartier. In dat Masterplan komen de door reclamant genoemde punten aan de orde. Aanvullend merken wij op dat het project Downtown gerealiseerd kan worden zonder strijd met de voor het project Cooltoren onherroepelijk verleende omgevingsvergunningen en gemaakte afspraken.



E5. Bouwlogistiek

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 3.

Samenvatting van de zienswijze

Bij gelijktijdige bouwwerkzaamheden van Downtown, Baantoren en Cooltoren dient er een ander rij-plan te komen om de gezamenlijke problemen inzichtelijk te maken. Op dit moment is er blijkbaar een masterplan BLVC voor het gehele Baankwartier in de maak en dat dient onderdeel uit te maken van alle af te geven omgevingsvergunningen. De bouwers en stakeholders in de nabije omgeving (Oogziekenhuis, bewoners, scholen) dienen hiermee in te stemmen.

Reactie

Reclamant geeft terecht aan dat er een Masterplan BLVC voor het gehele Baankwartier in de maak is. Zoals wij in onze reactie onder E2. hebben opgemerkt, zal het bouwveiligheidsplan voor Downtown op dat masterplan worden gebaseerd.

E6. Trillinghinder

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

De verwachting is dat de bij Het Oogziekenhuis optredende trillingen ten gevolge van heipalen en bouwverkeer voor realisatie van Downtown niet zullen voldoen aan de daarvoor geldende grenswaarde. Dat betekent dat die werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd, terwijl een oplossingsrichting hiervoor ontbreekt.

Reactie

De ontwikkelaar van Downtown laat een trillingsonderzoek uitvoeren door adviesbureau Sweco, in samenspraak met het Oogziekenhuis. Er is reeds een plan van aanpak met het Oogziekenhuis gedeeld, waarop door het Oogziekenhuis een positieve reactie is gegeven. Het onderzoek wordt nu verder uitgewerkt.

Op basis van het plan van aanpak en de positieve reactie van reclamant verwachten wij geen belemmeringen vanwege eventuele trillinghinder.

E7. Geluidhinder

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

Op grond van het Bouwbesluit mogen bouw- of sloopwerkzaamheden alleen op werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur worden uitgevoerd. In het document (p. 21) wordt de wens geuit om ook buiten deze tijden te mogen werken. Dat kan enkel indien daartoe ontheffing wordt verleend. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van de best beschikbare stille technieken (artikel 8.3 lid 3 Bouwbesluit). In het document wordt hierover evenwel niets gesteld, terwijl dat voor vergunningverlening duidelijk moet zijn. Voorts ontbreekt enig inzicht in de verwachte geluidsbelasting. Gelet op de korte afstand tussen Downtown en het



Oogziekenhuis wordt dat niet aanvaardbaar geacht. Reclamant verwacht dat de geluidhinder de daarvoor geldende maximale dagwaarden (artikel 8.3 lid 3 Bouwbesluit) zal overschrijden.

Reactie

Reclamant merkt terecht op dat, in principe, enkel op werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur bouw- en sloopwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Voor specifieke gevallen zal de bouwer van Downtown, conform de geldende regelgeving, tijdig een ontheffing aanvragen. Daarbij wordt uitgegaan van het bepaalde in artikel 3 van het Bouwbesluit en de uitgangspunten van de landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid.

E8. Uitvoerbaarheid algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

Verwacht wordt dat de problemen met trillingen en geluidhinder zodanig groot zijn dat die redelijkerwijs niet op te lossen zijn. Aldus zou het bouwplan niet uitvoerbaar zijn. Enig inzicht in de uitvoerbaarheid ontbreekt in de ontwerpbesluiten, zodat niet wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro juncto artikel 5.20 Bor. Dat artikel schrijft voor dat de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning “de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan moet bevatten”. Ten onrechte is daarvan nog geen sprake, aldus reclamant. Dit is geen kwestie die over de vergunningverlening heen getild mag worden.

Reactie

Anders dan reclamanten veronderstellen, leveren de aspecten geluidhinder en trillinghinder geen zodanig grote problemen op dat zij een belemmering zouden vormen voor de ontwikkeling van Downtown. Het bouwplan is zonder meer uitvoerbaar.

Ten behoeve van het aspect geluidhinder is in algemene zin een akoestisch onderzoek uitgevoerd en akkoord bevonden door de DCMR. In de voor dit project opgestelde goede ruimtelijke onderbouwing is ingegaan op de resultaten van dat onderzoek (paragraaf 4.3). Voor wat betreft de geluid- en trillinghinder als gevolg van de sloop- en bouwwerkzaamheden is in de reacties onder E6 en E7 toegelicht dat geen sprake zal zijn van onaanvaardbare hinder voor de omgeving. Omdat deze hinder primair samenhangt met de uitvoering van de bouwwerkzaamheden en tijdelijk van aard zijn, bestond geen aanleiding om hierop in te gaan in de goede ruimtelijke onderbouwing.

E9. Overkraging bouwwerk

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 3.

Samenvatting van de zienswijze

Uit de bouwtekeningen blijkt een overkraging te ontstaan van balkons van Downtown over de daktuin en parkeergarage van de Cooltoren. Hierdoor ontstaat het gevaar dat door vallende voorwerpen vanaf de balkons schade ontstaat aan de daktuin en de op het dak van de parkeergarage aanwezige installaties zoals zonnepanelen. Reclamant verwacht extra kosten



en verlangt volledige vrijwaring van de schade die het gevolg is van een eventuele toestemming alsook compensatie dan wel schadeloosstelling. Opgemerkt wordt verder dat de overkraging in strijd is met de erfdienstbaarheden en juridisch niet mogelijk is, terwijl de buitenzijde van de balkons niet bereikbaar zal zijn voor onderhoud, schilderen en reinigen. De aanname dat het dak van de Cooltoren 50Kn / m² val-lasten kan verwerken is tenslotte onterecht, aldus reclamant.

Reactie

Overkragende balkons komen in het stedelijk gebied van Rotterdam veelvuldig voor en daarbij doet zich altijd enig risico voor dat voorwerpen van balkons vallen en schade kunnen veroorzaken. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de Cooltoren waar voorwerpen naar beneden zouden kunnen vallen. Op zulke situaties zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek (risico aansprakelijkheid, onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW) onverminderd van toepassing. Publiekrechtelijk bestaat zodoende geen aanleiding om hiervoor vooraf een volledige vrijwaring te regelen. Niettemin, de ontwikkelaar van Downtown is bereid om in de splitsingsakte een bepaling op te nemen dat het (toekomstige) kopers niet wordt toegestaan om voorwerpen op (de rand van) hun balkon te plaatsen, dit aan de zijde van de overkraging over de parkeergarage van de Cooltoren. Tevens is de ontwikkelaar bereid om met reclamant afspraken te maken over het verhalen van schoonmaakkosten en eventuele schade die wordt veroorzaakt door toekomstige bewoners.

Verder merken wij op dat het onderhoud van de balkons vanuit de balkons kan geschieden. Hiermee worden dus geen problemen verwacht. Anders dan reclamant veronderstelt, dient uit te gaan te worden van een val-last van 50n / m² (= 5 kg). Het dak van de Cooltoren (daktuin en parkeergarage) kan dat verwerken.

Tenslotte heeft de gemeente Rotterdam, als eigenaar van de gronden, al laten weten medewerking te zullen verlenen aan het vestigen van de voor de overkragingen benodigde erfdienstbaarheid.

E10. Zonnepanelen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 3.

Samenvatting van de zienswijze

Door de keuze om het gebouw en de balkons te laten overkragen wordt het gebruik van het dak van de parkeergarage van de Cooltoren beperkt en de lichtinval ontnomen. Die lichtinval is noodzakelijk voor de geplande zonnepanelen, die essentieel zijn voor het behalen van de Energie Prestatie Norm. Verwacht mag worden dat de eerder vergunde inzet voor een duurzaam bouwwerk niet wordt beperkt of onmogelijk wordt gemaakt door dit latere besluit.

Reactie

Voor de parkeergarage van de Cooltoren zijn in de verleende omgevingsvergunning geen zonnepanelen opgenomen. Zodoende kunnen wij hiermee dan ook geen rekening houden bij de vergunningverlening van het project Downtown.

Aanvullend merken wij op dat wij bekend zijn met het voornemen om op de parkeergarage van de Cooltoren een opbouw te realiseren. Die opbouw zal worden voorzien van een groen dak en zonnepanelen, een aanvraag daarvoor moet echter nog worden ingediend.



F. Overige aspecten

F1. Parkeerterrein de Boshoeck

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 5.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant heeft vernomen dat het parkeerterrein de Boshoeck, gelegen tussen de Schiedamse Vest en de Baan, komt te vervallen. Momenteel maakt reclamant gebruik van dit parkeerterrein op grond van een huurovereenkomst met de gemeente Rotterdam. Dit is van groot belang voor (de medisch specialisten van) reclamant die in geval van spoed snel aanwezig kunnen zijn. Door het vervallen van dit parkeerterrein neemt het parkeerprobleem alleen maar toe. In de ontwerpbesluiten wordt ten onrechte niet duidelijk gemaakt wat hiervan de consequenties zullen zijn.

Reactie

Het erfpachtcontract voor het parkeerterrein Boshoeck is op 31 mei 2020 komen te vervallen, de erfpacht is ook niet verlengd. Het huidige gebruik als parkeerterrein wordt enkel op tijdelijke basis voortgezet. Na de bouw van de torens (Cooltoren, Baantoren en Downtown) zal de gemeente het Baankwartier opnieuw inrichten. Daarvoor wordt een Programma van Eisen voor de inrichting van het openbaar gebied opgesteld. Daarbij is de ambitie om meer ruimte voor voetgangers en groen te realiseren. Het perceel Boshoeck zal voor die ambitie ingezet worden en een openbare groene functie krijgen.

De gemeente wil in goed overleg bekijken hoe het parkeerterrein Boshoeck in de tijd tussen de afloop van het erfpachtcontract en de realisatie van het nieuwe inrichtingsplan geheel of gedeeltelijk nog gebruikt kan worden voor parkeren. Dit zal dan via een huurcontract worden geregeld.

Ten aanzien van de vraag over de parkeerdruk, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze B1.

F2. Bouwschade en waardevermindering

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamanten 4 en 6.

Samenvatting van de zienswijze

De panden aan de Schiedamsedijk 60-85 zijn kort na de oorlog gebouwd met materialen die destijds voorhanden waren. Dit betekent dat het aanzicht er wel hetzelfde uitziet, maar dat de panden niet op een identieke wijze gebouwd zijn (denk aan hout versus beton).

Reclamanten vrezen dat de bouwactiviteiten op zo'n korte afstand een dermate negatief effect op de panden zal hebben waardoor er scheuren en verzakkingen kunnen ontstaan, zo niet erger.

Een nulmeting door een onafhankelijk bureau van alle 128 appartementen en winkelpanden is op haar plaats om achteraf lange, dure en frustrerende juridische trajecten te voorkomen. Bij de bouw van de Cooltoren was dit goed geregeld en is de ontstane schade vergoed. Schade aan de appartementen beïnvloedt de waarde van de appartementen negatief. Ook de negatieve gevolgen zoals minder zon op het dakterras, verlies van uitzicht en een toename van lawaai hebben een negatief effect op de waarde van het appartement. Reclamanten horen



graag van de ontwikkelaar, de aannemer en de gemeente wat voor (nood)voorzieningen en compensatiebedragen er gereserveerd zijn voor dit project.

Reactie

Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden wordt, gelijk zoals reclamanten voorstellen, een zogenaamde nulmeting uitgevoerd. Op basis van die nulmeting kunnen de effecten worden gemonitord en kan eventuele schade, als gevolg van het heien en intrillen/uittrillen van damwanden, inzichtelijk worden gemaakt.

De andere door reclamanten genoemde punten, zoals het verlies van uitzicht, de windhinder en een toename van geluidhinder, zijn meer planologisch van aard en zouden in een verzoek om tegemoetkoming van planschade naar voren kunnen worden gebracht.

G. Juridisch

G1. Strijd met omgevingsvergunningen Cooltoren, algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 2.

Samenvatting van de zienswijze

De omgevingsvergunningen voor project Cooltoren bevatten diverse Bouwveiligheidsplannen. Op grond van artikel 2.2., aanhef en lid 6 van de Regeling omgevingsrecht maken deze Bouwveiligheidsplannen Cooltoren integraal onderdeel uit van de omgevingsvergunningen. In de ontwerp omgevingsvergunning voor Downtown is ten aanzien van de nabije omgeving enkel het volgende vermeld: “de toren bewaart voldoende afstand tot de Cooltoren en Baantoren en heeft eenzijdige oriëntatie”. Verder is opgenomen dat een definitief veiligheidsplan uiterlijk drie weken voor de start van de werkzaamheden moet worden ingediend bij de afdeling Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Rotterdam. Slechts in één document wordt ingegaan op de veiligheid op- en rond de bouwplaats van project Downtown, namelijk in het document 13 “STEBRU_logistiek” (kenmerk exb-202053457). Nu de bouwtekeningen strijdigheden laten zien ten aanzien van de logistieke routes en de indeling van de bouwplaats, doorkruizen de ontwerpbesluiten de omgevingsvergunningen die onherroepelijk voor het project Cooltoren zijn verleend.

Reactie

Wij verwijzen naar onze (algemene) reactie onder E2.

G2. Strijd met omgevingsvergunningen Cooltoren, bouwroute en bouwvoorschriften

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 2.

Samenvatting van de zienswijze

Het college van burgemeester en wethouders heeft met de omgevingsvergunningen aan reclamant een bouwroute voor het bouwverkeer opgelegd. Het bouwverkeer dient, om de bouwplaats van de Cooltoren te bereiken van de Blaak af te slaan naar de Schiedamse Vest. Op de Schiedamse Vest wordt linksaf geslagen naar de Blekerstraat waarna rondom het project kan worden gereden via de Hoornbrekerstraat, de Ketelaarstraat en de Baan. Daarbij is een aantal bijzondere afspraken gemaakt:



- Het bouwverkeer van reclamant rijdt niet over het gedeelte van de Schiedamse Vest dat basisschool 't Landje passeert, in verband met overstekende kinderen. In geval van exceptioneel transport is hiervan uitzondering mogelijk, na overleg met de basisschool.
- Specifieke regelingen zijn getroffen in verband met de nabijheid van brandweerkazerne Baan. Zo mag de uitrit van de kazerne nooit worden geblokkeerd.
- Er is overleg geweest met het Oogziekenhuis en er zijn afspraken gemaakt ter voorkoming van trillinghinder.

Reclamant stelt vast dat in het logistieke plan van Stebru geen rekening is gehouden met de voorschriften uit het Bouwveiligheidsplan voor de Cooltoren. In de meest recente versie van het Bouwveiligheidsplan van 20 november 2019 zijn bovendien nadere afspraken over de rijroutes voor het project Cooltoren opgenomen. De uitvoerder van het project Downtown lijkt voornemens om andere transportroutes van- en naar de bouwplaats te hanteren dan de bouwroutes die de gemeente Rotterdam aan Ballast heeft opgelegd voor de Cooltoren. De in het logistieke plan opgenomen aanrijroute is verder praktisch niet mogelijk en zeer beperkend voor het project Cooltoren. Zo is in het logistieke plan voor Downtown geen of onvoldoende rekening gehouden met groot transport. Bovendien lijkt de uitvoerder van het project Downtown het gedeelte van de Schiedamse Vest waar basisschool 't Landje wordt gepasseerd als onderdeel van de vaste afvoeroute te willen gebruiken. Reclamant maakt zich zeer ongerust dat de afspraken die voor het project Cooltoren zijn gemaakt niet zijn meegewogen in de ontwerpbesluiten. De met omliggende partijen gemaakte afspraken om overlast van bouw- en sloopwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken worden doorkruist, aldus reclamant.

Reactie

Wij verwijzen naar onze (algemene) reactie onder E2.

G3. Strijd met Bouwbesluit, algemeen

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 2.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant is van mening dat de aanvraag en verstrekte documenten voor het project Downtown strijd opleveren met bepalingen in het Bouwbesluit. De aanvraag van het project Downtown heeft betrekking op de activiteit 'bouwen'. Volgens het kader in artikel 2.10, eerste lid onder a van de Wabo moet de omgevingsvergunning worden geweigerd indien niet aannemelijk is dat wordt voldaan aan het Bouwbesluit. Op grond van artikel 8.1, eerste lid van het Bouwbesluit moet de uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden zodanig zijn dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarbij moeten maatregelen worden getroffen die op aanwijzing van het bevoegd gezag worden vastgelegd in een bouwveiligheidsplan. Dat in de ontwerp omgevingsvergunning als enige voorwaarde is gesteld dat een definitief veiligheidsplan uiterlijk drie weken voor de start van de werkzaamheden moet worden ingediend bij de gemeente Rotterdam, baart reclamant zorgen vanwege de complexiteit en de lange bouwtijd. Bovendien bevat het logistieke plan zodanige gebreken en leemten ten



aanzien van de bouwveiligheid en transportroutes dat dit in ieder geval niet ten grondslag kan worden gelegd aan de borging van de veiligheid ter plaatse.

Reactie

Wij verwijzen naar onze (algemene) reactie onder E2.

G4. Strijd met Bouwbesluit, inrichting van de bouwplaats en bouwveiligheidszone

Een zienswijze met betrekking tot dit onderwerp is ingediend door reclamant 2.

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant merkt op dat de uitvoerder van het project Downtown kennelijk de voorkeur heeft om een gezamenlijke bouwplaats te realiseren met Ballast. Gewezen wordt op een afbeelding en drie scenario's die worden geschetst voor de in te richten bouwveiligheidszone. In scenario 3 wordt de mogelijkheid beschreven de bij het project Cooltoren te realiseren daktuin af te sluiten, daarvoor dient wel te worden berekend of de parkeergarage voldoet aan de '50N eis'. Reclamant stelt dat waarschijnlijk een meer eenvoudige constructie wordt gerealiseerd die niet voldoet aan de '50N eis'. Uit het document volgen verder duidelijk de overlap tussen de bouwplaats inrichtingen en de overlap in de aangewezen transportzones op de bouwplaatsen en hijszones.

Reclamant is van mening dat geen van de in het logistieke plan opgenomen scenario's uitvoerbaar is, althans niet zonder nadelige gevolgen voor het project Cooltoren. Zo worden de aanrijroutes doorkruist, gaat de beoogde draaicirkel van de hijskraan over de bij het project Cooltoren te realiseren parkeergarage en overlapt de ingetekende transportzone die van de Cooltoren gedeeltelijk. Verder worden de transportzone aan de noordkant en de buffer/opslagzone aan de zuidkant gedeeltelijk op de openbare weg gerealiseerd, terwijl daarvoor op grond van artikel 2.10 van de APV geen vergunning is verleend.

Daarnaast wordt opgemerkt dat geen formele afstemming heeft plaatsgevonden tussen Ballast en de uitvoerders van het project Downtown. Er hebben gesprekken plaatsgevonden maar er zijn geen concrete afspraken gemaakt. Naast het feit dat reclamant van mening is dat geen van de scenario's uitvoerbaar is, is voor de uitvoering bovendien medewerking van reclamant nodig. Gelet op het feit dat gelijktijdige realisatie zeer nadelige gevolgen zal hebben, behoudt reclamant zich alle rechten voor om medewerking te weigeren.

Reclamant merkt ten slotte op dat hij zich niet aan de indruk kan onttrekken dat de gemeente de problematiek omtrent de bouwlogistiek en de veiligheid bij de uitvoerende partijen van de projecten Cooltoren, Baantoren en Downtown legt. Het is echter de verantwoordelijkheid van de gemeente om één en ander deugdelijk op elkaar af te stemmen.

Reactie

Wij verwijzen naar onze (algemene) reactie onder E2.



Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt besloten:

- de zienswijzen ongegrond te verklaren;
- de omgevingsvergunning te verlenen

Met vriendelijke groet,

drs. A.F.C.M. Mulder
afdelingshoofd Bouw- en Woningtoezicht

**Dit document is digitaal opgesteld en daarom niet ondertekend*