

Aan de gemeenteraad van Rotterdam  
p/a directeur Stadsontwikkeling  
Projectbureau Hart van Zuid  
t.a.v. mw. D. Ginter  
Postbus 6575  
3002 AN Rotterdam

Rotterdam, 5 juni 2015

Geachte gemeenteraad,

Hierbij bieden wij u een zienswijze aan namens bewoners en ondernemers van het Zuidpleingebied over het ontwerp-Bestemmingsplan en het Milieueffectrapport Hart van Zuid die nu ter inzage liggen.

Vooraf willen wij de kanttekening plaatsen dat wij voor de beoordeling van het voorliggende ontwerp-Bestemmingsplan Hart van Zuid geen ander referentiekader hebben dan de huidige waarneembare situatie in het plangebied. Op dit moment is er voor de wijk Zuidplein geen bestemmingsplan van kracht. Voorgaande bestemmingsplannen hebben wij niet kunnen vinden; mogelijk heeft het Zuidpleingebied of hebben delen ervan onderdeel uitgemaakt van bestemmingsplannen voor omliggende wijken zoals Carnisse. Wel weten we dat sinds juli 2014 een voorbereidingsbesluit geldt waarin de gemeente Rotterdam heeft bepaald dat het verboden is het wettelijke gebruik van gronden en gebouwen te wijzigen, dat ongewenste ontwikkelingen worden aangehouden, en dat alleen voor gewenste ontwikkelingen een voorbereidingsbesluit wordt verleend.

#### *Onzekerheden*

Het ontwerp-Bestemmingsplan Hart van Zuid biedt helaas niet veel meer duidelijkheid dan het Startdocument Hart van Zuid, waarover wij eind vorig jaar al een zienswijze hebben ingediend. Veel planonderdelen staan nog niet vast, zoals de nieuwe busroutes, de locaties voor het hotel en de bioscoop, uitbreiding van het winkelcentrum, en de (financiële) haalbaarheid van onder meer een waterpartij op het Ahoyplein en een trap naar het winkelcentrum die aansluit op een looproute naar het Motorstraatgebied. We constateren dat er geluisterd is naar bezwaren van omwonenden, wat heeft geresulteerd in maar liefst zes varianten voor de busroutes. Die maken het er echter niet makkelijker op; ook alle nieuwe opties brengen voor de bewoners van het appartementencomplex Zuiderterras/Carnissesingel een verslechtering van het leefklimaat met zich mee ten opzichte van de huidige situatie. Zij kunnen alleen maar met weerzin proberen in te schatten welke van de voorliggende varianten het minst slecht voor hen uitpakt.

Voor het knelpunt bewonersparkeren is ook nog geen oplossing gevonden. Sterker nog: uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat de buitenparkeerplaatsen die bewoners van Zuidplein 324-510 nu nog in eigendom hebben, worden geannexeerd voor een uitbreiding van de commerciële parkeergarage. De financiële consequenties daarvan zijn niet duidelijk. Op de Van Swietenlaan, waar bewoners hun uitzicht belemmerd zullen zien en geluidsoverlast en andere hinder zullen ondervinden door extra (expeditie)verkeer en toeloop naar het zwembad en kunstenpand, verdwijnen parkeerplaatsen en geldt hetzelfde: compensatie van de parkeerplaatsen in de (dure) parkeergarage.

Het meest geschrokken zijn de bewoners van de bouwvolumes en bouwhoogten die mogelijk zijn binnen de kaders van het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan. Was een meerderheid bij de

presentatie op 1 november 2013 nog overwegend positief over de plannen voor een autoluwe Gooilandsingel en nieuwbouw voor het zwembad, nu overheerst bij velen de vrees voor overlast en verlies van woongenot. Bijvoorbeeld het kunstenpand en het zwembad kunnen fors hoger worden dan de huidige bebouwing. Waar diverse hoofdstukken van het ontwerp-bestemmingsplan en het milieueffectrapport verhalen over extra water en groen en over logische verkeersroutes, geven de verbeelding en de planregels de projectontwikkelaar alle mogelijkheden om op plaatsen waar nu nog groen is, stenen en betonnen bouwsels te realiseren. Het is nog maar de vraag of er voldoende ruimte resteert voor brede trottoirs, fietspaden, groen en water. Slechts bij de beoogde woningbouwlocaties en langs de Twentestraat is een gegarandeerde groenstrook, voor de rest is onzeker hoe groen en blauw het Hart van Zuid straks zal zijn. De enige zekerheid die het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan wat dat betreft biedt, is die voor een 'duurzame voetgangersverbinding' - 'een directe, ruime en (deels) groene looproute' - tussen het Ahoyplein en het evenemententerrein Zuiderpark, waarbij overigens de hoeveelheid groen niet is gekwantificeerd.

### *Anders dan op de plaatjes*

Voor het 'Plein van Zuid' blijft mogelijk door de bouwoppervlakten van het zwembad en kunstenpand slechts een klein steegje over, waar amper plaats zal zijn voor terrassen, groen en andere verblijfsplekken. Hierdoor krijgt het plein niet de uitstraling die wordt gesuggereerd op artist impressions van Ballast Nedam, wat ook geldt voor het Ahoyplein (met een minimale afmeting van 50 bij 100 meter). De kans om bij een nieuw uitstapperron voor de bussen op maaiveld het busplatform van het metrostation te slopen en 'lucht' te creëren op de Gooilandsingel wordt misschien niet benut.

We kunnen niet anders dan kritisch en teleurgesteld reageren op het concept-bestemmingsplan. De enthousiaste reacties op onze wensen en ideeën tijdens en na de bewonersbijeenkomsten, plaatjes met bomen en water, en de beschrijvende teksten in met name het milieueffectrapport roepen een ander beeld op dan de plantekening en juridische regels achterin het bestemmingsplan. De mogelijkheid bestaat dat struiken, bomen en gras straks het veld moeten ruimen voor bebouwing. Een voorbeeld is het grasveld tussen de Zuiderparkweg en de terrasflats, waar horeca gerealiseerd kan worden. Ook het milieueffectrapport stelt ons niet gerust. Berekeningen geven aan dat er bij uitvoering van verschillende alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling nauwelijks verslechtering plaatsvindt, maar een uitbreiding van de voorzieningen zal onomstotelijk meer bezoekers en verkeersbewegingen met zich meebrengen.

Er wordt in het ontwerp-bestemmingsplan vrij laconiek geschreven over onder meer geluidsoverlast en beïnvloeding van gezondheid. Overschrijding van de norm door de achteruitrijsignalering van de vrachtwagens bij de expeditieruimte van het kunstenpand wordt als acceptabel beschouwd vanwege het maatschappelijk nut (verkeersveiligheid) en omdat een theater - vrij vertaald - nu eenmaal past in een centrumgebied. Beïnvloeding van de gezondheid krijgt een plus, omdat meer geluid wordt gecompenseerd door kwalitatieve toevoegingen in het openbaar gebied.

In het verkeersrapport is een overzicht opgenomen over de aantallen verkeersbewegingen (auto, vracht, fiets, ov) bij de verschillende planvarianten. De verkeersdrukke op vrijwel alle kruispunten is in kaart gebracht, echter men heeft verzuimd te becijferen en te verbeelden of het profiel van de Sallandweg ter hoogte van de onderdoorgang ter hoogte van het Zuiderterras voldoende ruimte biedt voor zowel inkomende als uitgaande bussen, expeditieverkeer, én autoverkeer naar en vanuit de parkeergarages. Een afbeelding bij één van de varianten toont de 'maximale doorsnede' met acht rijstroken onder de terrasflats, wat op deze plek echt een utopie is.

### *Woningbouw in park realistisch?*

Voor veel bewoners en andere Rotterdammers (ook de politiek) is woningbouw in het Zuiderpark een omstreden onderdeel van de plannen voor het Hart van Zuid. Er zijn weliswaar zekerheden ingebouwd met betrekking tot het woonklimaat op deze door de nabijheid van Ahoy en het metroviaduct kwetsbare locatie (dove gevels en mogelijke geluidswerende maatregelen), maar bijvoorbeeld in de wijk Zuidwijk zijn andere kavels beschikbaar voor woningbouw in de directe omgeving van het park. Wij betwijfelen overigens of het lucratief is huizen te bouwen op de grens van het toelaatbare, immers in de toelichting wordt gesteld dat alleen maatregelen in de bouw van de huizen zelf realistisch zijn. De vraag is in hoeverre deze huizen nog verkoopbaar zijn; willen beter gesitueerden werkelijk onder een metrobaan wonen met een dove gevel richting het park?

U merkt al dat wij behoorlijk wat bezwaren hebben tegen de nu voorliggende plannen. De belangrijkste zetten wij hieronder voor u op een rij. We doen ook voorstellen voor oplossingen, onder meer voor het bewonersparkeren. In deze zienswijze kunnen wij onmogelijk alle opmerkingen en vragen opnemen die de voorliggende plannen bij ons oproepen. Het gaat te ver om alle aspecten waar we twijfels over hebben of een nadere toelichting over zouden willen hebben in deze zienswijze te vermelden. We beperken ons daarom tot bezwaren tegen het ontwerp-bestemmingsplan (regels en verbeelding), bezwaren op hoofdlijnen tegen het milieueffectrapport, en een aantal opmerkingen en vragen.

### **ONZE BEZWAREN TEGEN HET ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN HART VAN ZUID**

- 1) Bouwvolumes en -hoogten (bezonning en uitzicht)
- 2) Nieuwe busroutes
- 3) Leefklimaat bewoners, overlast Ahoy en zwembad/kunstenpand
- 4) Parkeren en bewonersparkeren
- 5) Groen en water op Gooilandsingel en woningbouw in Zuiderpark

#### **Toelichting 1) Bouwvolumes en bouwhoogten (bezonning en uitzicht)**

Het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan biedt mogelijkheden om op bepaalde locaties onbeperkt te bouwen (met inachtneming van de maximale oppervlaktematen). Bijvoorbeeld rond Ahoy (GD-1 op de verbeelding) en op de locaties voor het zwembad en het kunstenpand (GD-2) zijn geen maximale bebouwingspercentages benoemd. Hierdoor is er geen zekerheid over onder meer de hoeveelheden groen en blauw rond Ahoy en over de afmetingen en de positionering van het Plein op Zuid.

De locatie ten zuiden van de terrasflats (deel van GD-4 tussen de Carnissesingel en de Zuiderparkweg), waar nu nog een grasveld met bomen is, kan volgens het ontwerp-bestemmingsplan voor maximaal 90% bebouwd worden. Hier mag weliswaar niet de bioscoop komen, maar kan kennelijk vrijwel het volledige grondoppervlak worden bebouwd (bijvoorbeeld horeca) met een maximale bouwhoogte van 9 meter. Dit is voor de bewoners van het appartementencomplex Zuidterras/Carnissesingel, die al ernstig benadeeld worden door de voorgenomen verplaatsing van de busroutes onderaan en naast het complex, onacceptabel. Onduidelijk is overigens of dit percentage ook geldt voor het Metroplein, dat op de verbeelding in hetzelfde kleurvlak ligt en waar nu alleen de Walk of Fame ligt (de nutsvoorziening is niet aangegeven).

Aan bewoners is, mede als compensatie voor meer verkeer en bebouwing op bepaalde plaatsen, meer groen en blauw in het vooruitzicht gesteld, waar mogelijk in de vorm van groene daken. Dit is in het bestemmingsplan niet geborgd. In het verlengde van de groenstrook langs de Carnissesingel (ter hoogte van de terrasflats), ten zuiden van de bebouwing GD-7, ligt een groenstrook met vier grote bomen. Deze is ook niet in kaart gebracht en heeft de bestemming V-VB (Verkeer en Verblijfsgebied).

De bestemming W1 noord (appartementen Zuidplein 324-510) wordt nu ontsloten richting bus- en metrostation, winkelcentrum en Ahoy door twee verbindingswegen langs het theater. Op de verbeelding is niet te zien of de ontsluiting in het verlengde van de Sallandweg voor voetgangers, fietsers en auto's in stand blijft. Het wegprofiel aan de andere zijde, tussen het kantoorpand en de uitbreiding van het winkelcentrum, is volgens de plantekening slechts vier meter; dit lijkt te weinig voor zowel auto- als langzaam verkeer. Aan de zuidzijde van W1 noord, waar nu buitenparkeerplaatsen in eigendom van bewoners zijn gesitueerd, is een parkeergarage gepland. Hier bevindt zich de achteruitgang van het wooncomplex en de enige toegang tot bergingen en afvalcontainers. Op de planverbeelding staat geen maximale hoogte van de parkeervoorziening aangeduid; uit de regels blijkt deze 6 meter te zijn en dat de garage mede wordt gerealiseerd ten behoeve van het appartementencomplex. Naast het complex, waar nu al een oprit is voor de inpandige bewonersparkeergarage, mag volgens de bouwregels een gebouwde oprit naar de nieuwe parkeervoorziening met een maximale bouwhoogte van 5 meter worden gerealiseerd. Onduidelijk is of er voldoende ruimte is voor beide inritten.

Zie met betrekking tot bouwvolumes ook bezwaarpunt 5 over woningbouw in Zuiderpark.

De maximale bouwhoogten van beoogde nieuwbouw geven aanleiding tot bezorgdheid over bezonning en uitzicht van een aantal appartementen in het plangebied. Het gaat dan met name om het nieuwe zwembad (maximaal 17 meter hoog), het kunstenpand (maximaal 22 meter met een hoogteaccent van maximaal 28 meter), een hotel (maximaal 50 meter, indien op congrescentrum 65 meter boven peil), een bioscoop (maximaal 40 meter), het congrescentrum (maximaal 35 meter), en een uitbreiding van het winkelcentrum (maximaal 20 meter). Voor bewoners van de Van Swietenlaan en Zuidplein Laag komt de bebouwing aanzienlijk dichterbij dan in de huidige situatie. Er zijn bewoners (bijvoorbeeld ter hoogte van de Boerhaavestraat) die nu nog een ruim uitzicht hebben maar straks door het grotere bouwvolume tegen een gevel aan kijken. De nieuwbouw wordt bovendien aanzienlijk hoger dan de huidige bebouwing. Om een indruk te geven: vanaf de hoogste etages van Zuidplein Laag (volgens de plantekening maximaal 15 meter hoog) kijken bewoners nu nog op een ruime parkeerplaats, over het dak van het zwembad en het voormalig deelgemeentekantoor richting Ahoy. Straks is voor hen alleen de gevel van het kunstenpand nog te zien, op 9 meter afstand van de woningen.

Het uitzicht (de skyline) voor de bewoners van de terrasflats op het Zuiderterras wordt deels belemmerd door nieuwbouw van het congrescentrum (het hoogste deel van Ahoy, het nieuwe dak van het sportpaleis, is nu 22 meter hoog), een hotel, mogelijk een bioscoop, een nieuw kunstobject (maximaal 45 meter) en eventuele bebouwing rond het Ahoyplein. Als het hotel op het congrescentrum wordt gesitueerd, kan de bebouwing 65 meter hoog worden. De aanduiding van de maximale bouwhoogte op de verbeelding in het vak GD-1 aan de Zuiderparkweg (35 meter) is dan ook misleidend. Ook voor bewoners van appartementen in de Zuidplein Residence en Zuidplein 324-510 zal nieuwbouw het uitzicht beperken. Aan de achterzijde van het laatstgenoemde appartementencomplex biedt het ontwerp-bestemmingsplan de mogelijkheid om aansluitend op de parkeergarage bebouwing te realiseren met een maximale hoogte van 20 meter (uitbreiding

winkelcentrum) met daarboven eventueel een bioscoop. Daardoor worden het uitzicht en de bezonning fors aangetast en kan zelfs geheel weggenomen worden. De nieuwbouw met een bioscoop kan vijf meter hoger worden dan de woningen. De aanduiding van de maximum hoogte 20 meter in het vak GD-4 op de verbeelding is misleidend. Volgens de verbeelding is de parkeervoorziening circa 7 meter breed, wat betekent dat bewoners straks direct uitkijken op een muur. Overigens is in het ontwerp van Zuidplein 324-510 rekening gehouden met het uitzicht en de situering van de woonkamer. Indien een appartement hoger is dan het huidige theater ligt de woonkamer aan de achterzijde, is het lager dan bevindt de woonkamer zich aan de kant van de Pleinweg. Dit zou door de bouw van de bioscoop hier ernstig gefrustreerd worden.

We gaan er, ten slotte, van uit dat de bestaande gebouwen (met name de appartementencomplexen) binnen de verschillende in het ontwerp-bestemmingsplan aangegeven maximale bouwhoogten en bouwregels vallen en derhalve bij het van kracht worden van het bestemmingsplan aan de dan geldende eisen voldoen.

*OPLOSSING: Bouwhoogte GD-2 voor locatie kunstenpand verminderen (bijvoorbeeld naar 17 meter), ook al gaat dit ten koste van het programma en/of de afmetingen van het Plein op Zuid. In de regels en op de verbeelding het Plein op Zuid benoemen en markeren (benoemen is wel gedaan voor het Ahoyplein: minimaal 50 bij 100 meter, veel te klein overigens voor de gewenste uitstraling). Ahoyplein markeren op de verbeelding. Op heel GD-4 (ook noordelijk deel) geen bioscoop mogelijk (opnemen in regels en op verbeelding) en indien dit niet wordt gehonoreerd de maximale bouwhoogte 40 meter markeren op de verbeelding. Benoemen afzonderlijke bebouwingspercentages voor GD-2 (om voldoende ruimte te houden voor het Plein op Zuid). Artikel 10 van de regels (over groen) wijzigen, waarbij onder meer voet- en fietspaden, water, een luchtbrug, nutsvoorzieningen en een 30 km/u ontsluitingsweg worden verwijderd; deze kunnen met grijs (VW), blauw (WA) of een functieaanduiding worden gemarkeerd. Het effect is dat groen op de plattegrond straks daadwerkelijk groen of blauw is. Groene strook (G) intekenen aan de noordzijde van het Ahoyterrein langs de Zuiderparkweg om de verbinding met het park te garanderen. Dit laatste element is tijdens de bijeenkomsten van de publieksprivate samenwerking herhaaldelijk naar voren gebracht en toegezegd aan bewoners. Zuidzijde GD-4 andere bestemming geven: G (groen) tussen de Carnissensingel en de Zuiderparkweg, V-VB (verkeer-verblijfsgebied, grijs op de verbeelding) voor het Metroplein en verlengde daarvan tot aan de Zuiderparkweg (waardoor er ruimte blijft voor eventuele busstroken). Ook de huidige groenstrook ten zuiden van GD-7 op de verbeelding markeren als G. In de bouwregels voor GD-1, GD-2, GD-4 en GD-6 opnemen dat er waar dat bouwkundig mogelijk is een verplichting geldt om voor publiek toegankelijke groene daken aan te leggen met lage beplanting (maximaal twee meter, bij bouwhoogten boven 20 meter uitsluitend bodembegroeiing tot 10 centimeter). Bij appartementencomplex Zuidplein 324-510 op de verbeelding een aanduiding opnemen van een beperkte maximale bouwhoogte van 6 meter in de strook parkeergarage (pg). In overleg treden met de VvE Zuidplein 324-510 over onder meer de parkeervoorziening, de toegangen tot het complex, en het behoud van ruime en goed verlichte ontsluitingswegen. Maximale bouwhoogte in GD1-locatie Zuiderparkweg tegenover Wartburg College op de verbeelding wijzigen vanwege mogelijkheid van hotel (65 meter). Ruim voor de besluitvorming over het bestemmingsplan een 'publieksvriendelijke' plattegrond (lieftst maquette) met bestemmingskleuren, maximale bouwoppervlakken en -hoogten, en verbindings- en ontsluitingsroutes. De bestemmingsplanviewer die sinds 28 mei op het internet staat biedt een aardig beeld, maar hierop is bijvoorbeeld niet te zien waar er groen komt. Ook zijn de maximale hoogtes van de bebouwing niet gelijktijdig en vanuit elk perspectief zichtbaar.*

## **Toelichting 2) Nieuwe busroutes**

Het ontwerp-bestemmingsplan maakt het mogelijk om rond het wooncomplex Zuiderterras/Carnissesingel (bestemming Verkeer-Verblijfsbied) nieuwe busstroken aan te leggen en een gebouwde busbaan (viaduct) met een maximale hoogte van 8 meter. Over de veelgesproken varianten van de busroutes naar het nieuwe busstation is in de officiële regels niets geschreven. Er is slechts een beperking opgenomen over de geluidsbelasting op de gevels (zie bezwaarpunt 3 over leefklimaat bewoners). In het milieueffectrapport is te lezen dat meerdere varianten zijn ontwikkeld voor de busroutes van en naar het nieuwe busstation: drie subvarianten voor busroutes op maaiveld en twee subvarianten voor het verleggen van de bushellingen naar en van het metrostation. Opgemerkt wordt dat vanuit ruimtelijke kwaliteit de maaiveldvariant het meeste perspectief biedt (meeste ruimte om de Gooilandsingel als verblijfsgebied in te richten), al zijn de verschillen met de andere varianten klein. Verderop in het rapport lezen we: 'Alle hellingbanen komen te vervallen, waardoor het voormalig busplatform echt als een balkon vrij in de ruimte hangt'. Dit suggereert dat het busplatform niet meer wordt gebruikt maar wel in tact blijft, waarschijnlijk vanwege de cultuurhistorische waarde van het metrostation. Echter, sloop van het platform brengt toch meer licht en 'lucht' (ruimtelijke kwaliteit) op de autoluwe Gooilandsingel?!

In het milieueffectrapport lezen we dat in het voorkeursalternatief subvariant maaiveld B en de subvariant patioflats B zijn opgenomen, waarvan de definitieve haalbaarheid nog moet worden vastgesteld. Maaiveld B betekent alle bussen (aankomend en vertrekkend) onder de terrasflats door, terwijl er op het huidige Metroplein nieuwe busstroken komen voor de bussen van en naar Carnisse. Patioflats B houdt in een nieuwe bushelling op het Metroplein (naast de huidige oprit naar de woningen en het winkelcentrum) en alleen uitgaande bussen onder de terrasflats door. Deze tweede variant lijkt voor de bewoners minder nadelen met zich mee te brengen, aangezien er geen extra busstroken langs de woningen komen voor Carnisse en alleen vertrekkende bussen onder de terrasflats rijden. Elders in het milieueffectrapport lezen we de zin: 'Het bestemmingsplan maakt zowel optimalisatievariant 1 (in- en uitgaande bussen onder de terrasflats door) als twee subvarianten mogelijk.' Dat roept de vraag op: zijn de overige varianten niet meer mogelijk? En zo ja, waarom niet?

Een bijkomend probleem kan zijn dat het volgens het milieueffectrapport wenselijk is om uitrijdend verkeer van de parkeergarage via de uitrit Zuiderparkweg te sturen (door middel van dynamisch verkeersmanagement in de parkeergarage). In de bestaande situatie is er echter geen uitrit op de Zuiderparkweg en moet uitrijdend verkeer vanaf de zuidzijde via de Sallandweg en Zuidplein (noordkant), of via de Twentestraat en de Meierijstraat (oostkant) het gebied verlaten. In de nieuwe situatie vervalt waarschijnlijk de eerstgenoemde optie. Uitrijden via de Sallandweg en de Zuiderparkweg betekent extra verkeer op dit al door bussen zwaarder belaste punt waar nu alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is vanaf de Zuiderparkweg. Er is hier volgens het MER al extra aandacht nodig voor de inrichting van het kruispunt, voornamelijk voor door rood overstekende fietsers en voetgangers. 'De kruising kan wel veilig worden vormgegeven, en er zal ook sprake zijn van een verkeersregelininstallatie', zo wordt ter geruststelling aangetekend.

Met betrekking tot de busroutes zal er een afweging plaatsvinden op basis van nadere milieuonderzoeken, de ruimtelijke kwaliteit en de reizigersbeleving, zo is op te maken uit het MER. Hierbij spelen verschillende belangen: van de vele bezoekers (autoluwe Gooilandsingel), van talrijke buspassagiers (uitstappen op niveau metrostation en winkelcentrum, reistijden) en van een beperkt aantal bewoners (meer overlast van busverkeer). Deze belangen zijn moeilijk tegen elkaar af te wegen. Onder de bewoners van het Zuiderterras/Carnissesingel is er voor geen enkele variant draagvlak omdat

alle varianten ten opzichte van de huidige situatie verslechtering van de leefomstandigheden betekenen (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, uitzicht). Hun voorkeur is instandhouding van de huidige situatie.

*OPLOSSING: In het bestemmingsplan - indien dit nog niet het geval is - alle varianten voor de nieuwe busroutes mogelijk maken, inclusief handhaven van de bestaande situatie en een niet genoemde, zevende variant: behoud van de bestaande bushellingbaan en vertrekkende bussen onder terrasflats door (bussen naar Carnisse eventueel over het Metroplein, maar liever niet). Zodra er meer duidelijkheid is over de voorkeur van de gemeente en Ballast Nedam met bewoners in overleg treden met de bewoners van Zuiderterras/Carnissesingel (via de VvE en/of Stichting Zuidpleingebied). Een onafhankelijk bureau of ombudsman - met ervaring met soortgelijke kwesties - inschakelen om onderzoek te doen naar de verschillende belangen en hoe deze tegen elkaar kunnen worden afgewogen.*

### **Toelichting 3) Leefklimaat bewoners, overlast Ahoy en zwembad/kunstenpand**

De tabel in het ontwerp-bestemmingsplan over de effecten van de alternatieven en optimalisatievarianten bevat ten opzichte van de huidige situatie met autonome ontwikkeling veel plussen en nullen, en weinig minnen. Onder leefbaarheid zijn de effecten op het aspect geluid als negatief beoordeeld vanwege een toename van circa 10 à 20 % van het aantal (ernstig) geluidsgehinderden en slaapgestoorden, vooral door het toevoegen van 95 nieuwbouwwoningen. Geconstateerd wordt dat voor luchtkwaliteit, bodem en trillingen geen significante effecten te verwachten zijn. Beïnvloeding gezondheid krijgt een plus; in het MER lezen we als verklaring dat tegenover de negatieve effecten voor geluid positieve effecten staan vanwege betere verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers, een grotere ruimtelijke kwaliteit en meer (beleefbaar) water en groen in het gebied. Dit zal door bewoners van het Zuiderterras/Carnissesingel niet zo ervaren worden, als het groen waar zij nu op kijken wordt bebouwd en als onder en naast het complex bussen passeren waardoor levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan bij de entrees van de woningen op maaiveld, die te allen tijde veilig toegankelijk moeten zijn voor goederentransport (verhuizingen) en fietsparkeren in de kelderboxen.

Een toelichting bij de tabel vermeldt dat geluid vanwege verkeer - en specifiek vanwege expeditieverkeer bij het kunstenpand - een aandachtspunt voor de keuzes in het vervolgtraject is. 'Hiervoor zijn verzachtende maatregelen nodig en veelal ook mogelijk, bijvoorbeeld een verlengde overkapping bij de terraswoningen.' Voorwaarden voor optimalisatievariant 1 (in- en uitgaand verkeer onder de terrasflats door) zijn een verlengde overkapping en stil asfalt. In de regels is dat vertaald in: 'voor het gebruik van de gronden van de 'onderdoorgang' van de terrasflats op de Sallandweg is de voorwaarde gesteld dat de geluidsbelasting op de gevel van de nabij en bovengelegen woningen niet meer dan 68 dB mag bedragen, 'zonodig met behulp van maatregelen'. In de regels is niets opgenomen over mogelijke effecten van trillingen op de bouwkundige staat van de woningen. Ook zijn geen voorwaarden opgenomen met betrekking tot de verwachte geluidsoverlast van expeditieverkeer voor de appartementen rond het kunstenpand.

In de specifieke gebruiksregels voor GD-1 is onder inrichtingslawaai beschreven dat voor de gevels van geluidsgevoelige objecten binnen de bestemmingen GD-6 (huidige locatie nutstuinen) en W-2 (locatie tennisbanen) een maximum geluidsbelasting geldt. Deze geldt kennelijk niet voor de het complex Zuiderterras/Carnissesingel (bestemming W-1), dat eveneens binnen de invloedssfeer van

Ahoy ligt, noch voor Zuidplein 324-510 (ook W-1), waar door de nieuwe locatie van het busstation, de touringcar- en taxistandplaatsen, en de parkeergarage veel meer geluid zal zijn van verkeer.

Over luchtkwaliteit is in het MER te lezen dat (vooral) door toevoeging van woningen het totaal aantal blootgestelden in het plangebied stijgt', maar dat door zeer beperkte verschuivingen tussen de concentratieklassen, de aantallen binnen het plangebied ruimschoots binnen de grenswaarden blijven. Wij zijn blij dat u als gemeenteraad heeft aangedrongen op lokale metingen van stikstofmonoxide (NO<sup>2</sup>) op negen punten in het Zuidpleingebied, welke in april 2015 zijn gestart voor ten minste één jaar. Hierdoor zal een nulmeting beschikbaar zijn en kan in de nieuwe situatie na vervolgmetingen worden berekend wat het effect is van de gebiedsontwikkeling op de luchtkwaliteit.

Al met al maken wij ons over het leefklimaat voor de huidige bewoners van het Zuidpleingebied ondanks de veelal als 'acceptabel' gekwalificeerde uitkomsten van het MER ernstige zorgen. De verkeerstoename en met name meer bus- en vrachtverkeer nabij diverse wooncomplexen zal onmiskenbaar meer geluid, meer trillingen en meer luchtverontreiniging veroorzaken. Dit brengt niet alleen risico's met zich mee voor de gezondheid van bewoners en hun bezoekers, maar vermindert ook het woongenot en de waarde van de woningen. Aan de bewoners is ter compensatie meer groen en blauw in het vooruitzicht gesteld, dit wordt echter in de regels en verbeelding van het ontwerp-bestemmingsplan onvoldoende geborgd. Door de maximale bouwhoogten kan de nieuwbouw voor veel bestaande woningen uitzicht en de bezonning beperken (zie ook bezwaarpunt 1 met de voorgestelde oplossingen).

Ook bewoners buiten het plangebied lopen risico op aantasting van hun leefklimaat. In het milieueffectrapport wordt geschreven over een forse toename van verkeer op de Zuiderparkweg en de Carnissensingel en toename van geluidsbelasting, ook op de Carnisselaan. Voor bewoners van Carnisse zal door het toenemend aantal bezoekers de parkeerdruk toenemen.

*OPLOSSING: W-1 toevoegen aan de specifieke gebruiksregels over inrichtingslawaai. Toevoegen van een voorwaardelijke verplichting onder specifieke gebruiksregels voor GD-2 (kunstenpand en zwembad) met een maximale geluidsbelasting op de gevels. Vroegtijdig in overleg treden met eigenaren-bewoners in het hele gebied - eventueel via de VvE's - die door verlies van hun parkeerplaats en/of uitzicht direct of indirect schade ondervinden. Helderheid geven over de (on)mogelijkheid van een compensatie of schadevergoeding voor aantoonbare waardevermindering van hun woning door onder meer schade door trillingen tijdens de bouw (heien), beperking van het uitzicht en parkeermogelijkheden, en door aantasting van het leefklimaat - geluid, luchtkwaliteit - door toenemend (expeditie- en bus)verkeer.*

#### **Toelichting 4) Parkeren en bewonersparkeren**

In de algemene bouwregels is een 'voorwaardelijke verplichting parkeren' opgenomen. Deze geeft aan dat nieuwbouw of ander gebruik van bestaande bebouwing slechts is toegestaan als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein. Aan deze verplichting wordt in dit ontwerp-bestemmingsplan niet voldaan. Bij het zwembad en het kunstenpand zijn op eigen terrein alleen invalidenparkeerplaatsen en een beperkt aantal bezoekersparkeerplaatsen gepland. De parkeerbalans bij dit ontwerp-bestemmingsplan is gebaseerd op twee grote parkeervoorzieningen (garages winkelcentrum en parkeervoorziening Ahoy) waar bezoekers van de voorzieningen en ook bewoners en hun bezoekers hun auto kunnen parkeren. Door de nieuwbouw



vervallen op de Van Swietenlaan en de Boerhaavestraat parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en worden op Zuidplein 52 parkeerplaatsen geannexeerd die thans eigendom zijn van bewoners of gehuurd kunnen worden door bewoners of werknemers. Bewoners van het complex Zuiderterras/Carnissensingel hebben door eenzijdige beëindiging van de huurcontracten in 2014 voor de voormalige bewonersparkeergarage naast Dirk (onder Primark) nu al moeite om, bijvoorbeeld in de Twentestraat, een parkeerplaats te vinden bij hun woning.

*OPLOSSING: Parkeervoorzieningen realiseren in het nieuwe zwembad en kunstenpand (conform de algemene bouwregels). Op de Van Swietenlaan en delen van de Twentestraat en Zuidplein geen betaald parkeren maar 'alleen voor vergunninghouders'. Hierdoor hebben bewoners met een parkeervergunning meer kans om dichtbij hun woning te kunnen parkeren. Ook buiten het plangebied (Goereesestraat en Strevelsweg rond Verzamelgebouw) een aantal plaatsen 'alleen voor vergunninghouders'. Goede regeling voor bewoners Zuidplein Residence en Zuidplein 324-510 voor vervangende parkeerplaatsen in eigen beheer. Permanente oplossing parkeervoorziening bewoners Zuiderterras/Carnissensingel (die nu een tijdelijke vergunning krijgen omdat zij niet meer inpandig een parkeerplaats kunnen huren).*

#### **Toelichting 5) Groen en water op Gooilandsingel en woningbouw in Zuiderpark**

Het ontwerp-bestemmingsplan biedt geen garanties voor een autoluwe Gooilandsingel, de parel in de plannen voor het Hart van Zuid met extra groene en blauwe dragers. Een bestemming G (groen met voet- en fietspaden) is niet mogelijk vanwege de noodzaak om expeditieverkeer en busvervoer naar bedrijven, het zwembad en kunstenpand mogelijk te maken. Het gebied heeft de bestemming V-VB gekregen, waarin ook een openbaar vervoerstation en de bouw van metro- en busbanen, trappen en liften naar het winkelcentrum mogelijk zijn.

De bestemming GD-6 (huidige nutstuinen aan de Carnissensingel) mag voor 70% bebouwd worden met maatschappelijke voorzieningen (uitbreiding Hoornbeeck College) en maximaal 20 woningen. Voor veel bewoners van het Zuidpleingebied en andere Rotterdammers is dit onacceptabel. Zij willen de huidige tuinen handhaven. De bestemming W-2 mag voor 70% bebouwd worden met maximaal 75 woningen en bijbehorende bouwwerken. Hier zijn nu tennisbanen gesitueerd, deels getransformeerd tot nutstuinen, omringd door het Zuiderpark. Voor zowel GD-6 als W-2 is het maximale bebouwingspercentage bepaald op 70% waardoor 30% resteert om een parkachtige setting mogelijk te maken. Dit lijkt erg weinig.

*OPLOSSING: Een groen-blaauwe strook (G en WA) op de Gooilandsingel, in ieder geval vanaf de Boerhaavestraat tot de Zuiderparkweg. Onderzoeken of expeditieverkeer (uitsluitend) via de Goereesestraat, Zuidenwijdsestraat en Van Swietenlaan kan rijden. GD-6 en W-2 andere bestemming geven: G (groen), liefst geheel, minimaal groene randen langs de Carnissensingel en de Zuiderparkweg voor een verbinding met het park.*

#### **ONZE BEZWAREN OP HOOFDLIJNEN TEGEN HET MILIEUEFFECTRAPPORT**

Bij het lezen van het Milieueffectrapport Hart van Zuid constateren we dat het - net als het concept-Bestemmingsplan - uitsluitend is gebaseerd op de plannen van Ballast Nedam. Te weinig worden de huidige situatie en de autonome ontwikkeling belicht en zijn andere opties bestudeerd die mogelijk

zijn in het gebied. Hier en daar zijn de uitkomsten opvallend positief. De reizigerskwaliteit krijgt bijvoorbeeld voor alle varianten twee plussen vanwege de betere en veilige voorzieningen, terwijl uitstappen op maaiveld de overstaptijd van bus naar metro en vice versa negatief zal beïnvloeden. Het MER roept ook vraagtekens op. Er wordt gesteld dat de bestaande gebouwen van het complex Zuiderterras/Carnissensingel door de bouwkundige constructies slechts beperkt trillingen doorgeven (als er meer verkeersbewegingen plaatsvinden). 'Op basis van expert judgement is de inschatting dat de streefwaarden momenteel niet overschreden worden', zo is te lezen.

Onderdelen van het MER zijn gebaseerd op dubieuze aannames en zijn niet compleet of achterhaald. Zo wordt in berekeningen in het verkeersrapport uitgegaan van een afname van de verkeersintensiteit vanwege minder bezoekers door toenemend gebruik van openbaar vervoer als gevolg van het Rotterdams verkeersbeleid. De routing van expeditieverkeer naar het winkelcentrum moet nog nader worden uitgewerkt. Ook de capaciteit van de kruising Zuiderparkweg-Sallandweg - waar (meer) busverkeer zal plaatsvinden naast auto- en expeditieverkeer - is niet onderzocht. In het MER is onder 'hoogwaardige openbare ruimte' sprake van het 'Gooilandplantsoen' bij de ABN AMRO, terwijl de planbeschrijving in het ontwerp-bestemmingsplan aangeeft dat hier standplaatsen worden gerealiseerd voor taxi's en touringcars.

We zouden hier nog een lange reeks voorbeelden kunnen toevoegen, maar vragen ons af of dit zin heeft. Met alle respect voor het werk van de onderzoekers denken we dat het rapport de effecten van de planontwikkeling onvoldoende en op onderdelen te licht beoordeelt. Daarbij gaat het niet zozeer om de feitelijke juistheid van de bevindingen, maar vooral om de onderzoeksvragen, de referentiekaders, en om de manier waarop de uitkomsten - met name in de toelichting over het MER in het ontwerp-bestemmingsplan - zijn verwoord en vertaald in tabellen en conclusies.

#### ONZE OPMERKINGEN EN VRAGEN OVER HET BESTEMMINGSPLAN EN HET MER

In het ontwerp-bestemmingsplan (pagina 12) is te lezen dat de regionale Stuurgroep Grootchalige Detailhandel positief heeft geadviseerd over de 2.000 m<sup>2</sup> 'grab and go' winkels en horecaformule op maaiveld tegenover het busstation, én over 5.000 m<sup>2</sup> **winkeluitbreiding op de theaterplek overwegend in supermarktvorm**. *Geldt dit laatste nog steeds nu er aan de zuidzijde van het winkelcentrum een supermarkt van Dirk is gerealiseerd?*

Over het gebiedsplan Charlois van de gemeente Rotterdam wordt onder meer geschreven dat investeren in **beheer en onderhoud van de buitenruimte** (voornamelijk gericht op het schoon en heel houden) één van de prioriteiten is voor de wijk Zuidplein (pagina 16). Hierbij en elders in het ontwerp-bestemmingsplan is niets vermeld over de overdracht van de beheertaken buitenruimte aan Ballast Nedam voor de komende twintig jaar. *In hoeverre heeft de gemeente nog invloed op het onderhoud van de buitenruimte?*

In de 'Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van het bestemmingsplan' (pagina 16) is opgemerkt dat **nieuwe horecavestigingen op het vernieuwde Zuidplein** goed aansluiten op het gemeentelijk horecabeleid (versterking van de uitgaansfunctie). Hier is niet vermeld dat in het Horecagebiedsplan Charlois 2015-2016 is aangetekend dat uitbreiding met nieuwe horeca de eerstkomende jaren geleidelijk dient plaats te vinden vanwege risico's voor overaanbod en (oneerlijke) concurrentie. *Kan deze beperking worden toegevoegd in het document?*

In de beschrijving van het plan is vermeld (pagina 22) dat de entree van het winkelcentrum op maaiveldniveau aantrekkelijker wordt gemaakt, waardoor een **looproute ontstaat van het OV-knooppunt richting het Ikaziaziekenhuis**. Dit suggereert dat de looproute (ook) op maaiveld ligt. *Kan dit worden verduidelijkt?* (Bijvoorbeeld met de aanvulling 'door het winkelcentrum op niveau 1')

Iets verderop (nog steeds op pagina 22) staat dat een **fietsenstalling** wordt toegevoegd van 800 plaatsen bij het OV-knooppunt. *Wordt dit een gratis (bewaakte) fietsenstalling en is het niet beter om op diverse plaatsen kleinere stallingen te realiseren vanwege de behoefte van bezoekers om zo dicht mogelijk bij een voorziening te parkeren (ook fietsen)? Wordt er gehandhaafd dat fietsers niet op andere locaties parkeren en zo ja: hoe?*

Over het **Ahoylein** is in het ontwerp-bestemmingsplan beschreven (pagina 24) dat 'extroverter evenementenplein' ruimte biedt aan een 'meer dynamisch en stedelijk gebruik (skaten, straattheater, festivals)'. Er is al een evenemententerrein annex sportplaza in het Zuiderpark. *Wat wordt het regime op het Ahoylein om geluidsoverlast voor omwonenden te voorkomen?*

Op het huidige parkeerterrein voor de ABN/AMRO-bank worden **standplaatsen gerealiseerd voor taxi's en touringcars** (pagina 25). *Hoe zijn de af- en aanrijdroutes, met name voor de bussen met het oog op de draaicirkel?*

De **passerelle (voetbrug) over de Zuiderparkweg naar Ahoy** verdwijnt, aldus het ontwerp-bestemmingsplan (pagina 25). Er zijn ondernemers die deze verbinding met het Ahoylein in stand willen houden. *Kan er zomaar gesloopt worden en wie is de eigenaar: gemeente of winkelcentrum?*

In het hoofdstuk geluid worden (op pagina 38) de **geluidsbronnen opgesomd** die geluidsbelasting veroorzaken op de nieuw te bouwen geluidsgevoelige objecten (lees woningen). Daarbij worden deze afzonderlijk gekwantificeerd: wegverkeerslawaai tennislocatie max. 56 dB, tuinen max. 50 dB, spoorweglawaai (metroviaduct) tennislocatie max. 71 dB, tuinen max. 55 dB, industriellawaai op beide locaties max 52 dB. *Mogen deze geluidsniveaus afzonderlijk worden getoetst of moeten ze feitelijk worden opgeteld (aangezien ze gelijktijdig kunnen optreden)?*

In het ontwerp-bestemmingsplan (pagina 46) is sprake van een **bezonningsonderzoek**, waaruit is gebleken dat met name het kunstenaar 'binnen de geëigende normen' kan worden gerealiseerd. We zijn benieuwd naar het onderzoeksrapport en de normen die gelden. Mogelijk is het onderdeel van één van de bijlagen, maar wij hebben het niet kunnen vinden. *Waar is het bezonningsonderzoek in te zien?*

In de bestemming GD-4 noord (uitbreiding winkelcentrum) zijn volgens de regels van het ontwerp-bestemmingsplan (bijlage) bedrijven tot en met categorie 2 mogelijk. Dit maakt bijvoorbeeld ook de vestiging van een **kinderopvang met eventuele buitenruimte** mogelijk. Omwonenden zijn bang voor indringende geluiden van groepen kinderen. *Kan bij een latere vergunningaanvraag nog bezwaar worden aangetekend?*

Wat betreft de **ontsluiting van de wijk Carnisse en de busluis op de Carnissesingel** is in het ontwerp-bestemmingsplan niets opgenomen. Dat is logisch: de Goereese straat en de busluis liggen niet in het plangebied (wel in het gebied voor de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid). In het milieueffectrapport is te lezen dat er een (zesde) subvariant voor de busroutes is waarin de busluis behouden blijft. Daarbij verbetert de doorstroming van het verkeer ten opzichte van de alternatieven en optimalisatievarianten (die uitgaan van het opheffen van deze busluis en dus het toelaten van autoverkeer). Deze variant (behoud busluis) blijkt ook meegenomen te zijn in het

voorkeursalternatief, om extra verkeer en het negatieve geluideffect daarvan bij de woningen nabij de Carnissensingel uit te sluiten en om de oversteek van verblijfsgebied Gooilandsingel naar Ahoy eenvoudig en overzichtelijk te houden. In het verkeersrapport lezen we echter een verontrustende passage: 'Het lijkt een goede keus om te wachten met het verwijderen van de bussluis totdat dit echt noodzakelijk blijkt.' *Kunnen we er van uitgaan dat de bussluis hoe dan ook behouden blijft?*

In het MER (deel A, pagina 23) staat dat de **Commissie voor de m.e.r.** (een onafhankelijk adviesorgaan) aan de gemeente Rotterdam advies uitbrengt over de inhoud van het voorliggende MER. *Wanneer gebeurt dat?*

De **Van Swietenlaan blijft in de luwte**, zo is te lezen in het MER (deel A, pagina 75). 'De laan krijgt een zodanige inrichting dat vrijwel uitsluitend bewoners hier zullen rijden.' *Hoe is dat mogelijk bij (extra) expeditieverkeer en meer bezoekers door het nieuwe zwembad en kunstenpand?*

Voor een goede effectbeoordeling wordt in het MER (deel A, pagina 89) stilgestaan bij eventuele leemten in kennis en evaluatie. Hier wordt opgemerkt dat de **routing van het expeditieverkeer** en aansluitend daarbij de **bereikbaarheid van kleine aantallen (privé)parkeerplaatsen** in het gebied onderwerp is van nadere uitwerking en overleg. *Wordt hier bedoeld op het kruispunt Strevelsweg/Meerijstraat en de bewonersparkeergarage van de Poort van Zuid 1993?*

In de aanzet voor een evaluatieprogramma wordt in het MER (deel A, pagina 92) geschreven over het **permanent meten van concentraties NO<sub>2</sub>, PM10 en PM2,5** op maatgevende wegvlakken (Strevelsweg), bijvoorbeeld door middel van een meetpaal. *Zijn hiervoor al concrete plannen?*

In het algemeen willen we bij de verkeersonderzoeken opmerken dat we bedenkingen hebben bij de veronderstelde en **ingecalculeerde afname van verkeersintensiteiten** door toenemend gebruik van openbaar vervoer als gevolg van het Rotterdamse verkeersbeleid (een discutabele aanname). Verder vragen wij ons af welke verkeersmaatregelen de gemeente wil treffen als de **Maastunnel van de zomer 2017 tot en met de zomer van 2019 voor onderhoudswerkzaamheden wordt afgesloten** voor verkeer van noord naar zuid. Dit zal totaal andere verkeersstromen met zich meebrengen die ook van invloed kunnen zijn op het Zuidpleingebied.

Tot zover onze bezwaren en opmerkingen. We willen deze zienswijze afsluiten met een vraag over de vervolgpprocedure en een slotopmerking. We zijn benieuwd wanneer en op welke wijze we de komende periode kunnen inspreken en reageren op aanvragen voor de omgevingsvergunningen voor de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid, bijvoorbeeld voor de bouw van het zwembad en de renovatie van de hallen van Ahoy. Worden wij als bewoners tijdig geïnformeerd en hoe gebeurt dat?

De gemeenteraad heeft op 6 november 2014 besloten om de gemeentelijke coördinatie­regeling toe te passen voor het project Hart van Zuid. Die maakt het mogelijk om gecoördineerd over het ontwerp­bestemmingsplan en diverse vergunningaanvragen te besluiten, zo lezen wij in het besluit. 'Dit betekent dat de publicatie en terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten van vergunningaanvragen gelijktijdig plaatsvindt, waarna zienswijzen kunnen worden ingediend. Tegen de besluiten kan dan in één keer beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld.' Wij hebben dergelijke ontwerpbesluiten (nog) nergens vermeld gezien en krijgen graag de verzekering dat hiervan vooralsnog geen sprake is, en dat wij later ook tegen afzonderlijke omgevingsvergunningen in beroep kunnen gaan.

Onze slotopmerking betreft het verdere participatieproject. Zoals wij al eerder in ons zienswijze over het Startdocument Hart van Zuid hebben aangegeven, stellen wij het zeer op prijs dat wij als bewoners en ondernemers bij de planvorming zijn betrokken en ons zegje hebben kunnen doen. Zaken die nog niet in het ontwerp-bestemmingsplan zijn 'dichtgetimmerd', bijvoorbeeld over verkeer en de inrichting van de buitenruimte, worden de komende tijd verder met werkgroepen met bewoners en andere belanghebbenden besproken. Wij gaan er van uit dat die samenwerking onverminderd wordt voortgezet, ook al hebben wij in deze zienswijze stelling genomen tegen planonderdelen die naar ons idee een onacceptabele verslechtering betekenen, in het bijzonder voor de bewoners (in sommige gevallen ook bewoners buiten het Zuidpleingebied).

Graag vernemen wij van u in hoeverre onze in deze zienswijze vermelde bezwaarpunten door u worden onderkend en welke van de voorgestelde oplossingen verwerkt kunnen worden in het ontwerp-bestemmingsplan. Wij hopen natuurlijk dat het plan zodanig wordt aangepast dat er voor ons geen reden meer is om tegen het Bestemmingsplan Hart van Zuid in beroep te gaan. En dat wij met het gemeentebestuur en Ballast Nedam in een opbouwende dialoog blijven over een gebiedsontwikkeling die draagvlak heeft bij de bewoners en ondernemers in het gebied.

Hoogachtend,  
namens het bestuur van Stichting Zuidpleingebied,

K. Hoogerwerf, voorzitter

S. Gbadega-Baert, bestuurslid en voorzitter  
Klankbordgroep Zuidpleingebied

Stichting Zuidpleingebied  
Zuiderterras 85  
3083 BX Rotterdam