

Raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte
Subcommissie Bestemmingsplannen op 13 april 2021

**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Voorzitter	:	Mw. A.Kockelkoren
Aanwezig	:	De heer Nas, de heer Janssen De heer Ten Broek, mevrouw Sonderegger, de heer Olde Hanter
Tevens aanwezig	:	Dhr. De Roon (D66), Dhr. Van Dijk (CU/SGP), mw. Verkoelen (50Plus), dhr. Van Putten (Leefbaar Rotterdam), dhr. Rozema (PvdD)
		Ambtelijk: mw. Wieles en mw. Dalmis (Driemanssteeweg), dhr. Roos (Prinsenmolen), dhr. Akkulak (Prinsenmolen en Downtown), mw. Jans (Downtown)
Griffie	:	Mw. M. Nanlohy (secretaris) en R.D. Weststrate (griffier) E.J. Wendt (Notuleerservice Nederland)

1. Opening

De voorzitter opent de hoorzitting om 17.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Zij geeft aan wie aanwezig zijn en meldt de afwezigheid van de heer Verheij (VVD). Zij meldt dat de reacties op de zienswijzen zijn opgesteld door het college van b en w en dat deze Subcommissie Bestemmingsplannen onafhankelijk van het college advies zal uitbrengen over ingediende zienswijzen. Aan het slot van deze hoorzitting zal de adviescommissie een advies formuleren aan de raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte, die aan de gemeenteraad adviseert. De bestemmingsplannen en de Verklaring Van Geen Bedenkingen worden naar verwachting besproken in de commissie Bouwen Wonen en Buitenruimte van 21 april 2021. De gemeenteraad neemt naar verwachting een besluit op 29 april 2021.

2. Hoorzitting

Driemanssteeweg 15

Zienswijze 1 (Nas):

De heer mr. D. Nas (Poelman Van den Broek Advocaten) heeft een schriftelijke zienswijze ingediend. Hij licht namens de ondernemers de onderwerpen toe die hen bezighouden: verkeer, compensatie voor milieucategorie Bedrijventerrein, de Ladder Duurzame verstedelijking en de behoefte aan een Hornbach-vestiging.

- Verkeer:

Vertrekpunt is dat aan de Driemanssteeweg, met name op het kruispunt, elke avondspits wordt gekenmerkt door forse wachttijden. Een bijgevoegd

**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

onderzoek geeft aan dat die tijden gaan oplopen. Negentig seconden is de norm, thans is het 88 seconden, oplopend naar 111 seconden. Zoals een van de cliënten het verwoordde: je komt er niet in en niet uit. De aanleg van een rotonde zal dit verergeren. Van gemeentewege wordt aangegeven dat de berekening een worst case berekening is. De berekening is echter conform de eisen gemaakt en laat een toename van de wachttijd met 25% zien.

De achterliggende kruispunten mogen geen nadeel ondervinden. De zienswijzennota geeft aan dat daar nog een studie naar moet worden gedaan. Dat zien bezwaarden en hun verdediging als de omgekeerde wereld. Eerst onderzoek doen, daarna besluiten. De gemiddelde snelheid op de Dorpswegroute mag conform raadsbesluit niet zakken onder de 20 km/u. Of aan die norm wordt voldaan, moet worden onderzocht. Wat verkeer betreft: onvoldoende onderzoek, terug naar de tekentafel.

- Compensatie voor hoge milieucategorie bedrijventerreinen:

Deze categorie bedrijventerreinen is schaars. De provincie vindt dat compensatie moet worden geboden voor het uit de markt halen van vier hectare kostbaar bedrijventerrein voor detailhandel. Het verweer dat er overschot is, leidt tot een welles-nietesspelletje. Het gemeentebestuur moet dan wel aangeven waar het dat vandaan haalt. Onderzoeken van de Metropoolregio duiden op een tekort. De in november door de provincie vastgestelde bedrijventerreinstrategie laat zien dat het tekort is opgelopen. Die compensatie moet er dan ook komen. Kickers Bloem III, het aangegeven alternatief in Hellevoetsluis, is juist ingezet voor andere projecten om daar als compensatie te dienen. Compensatie kan niet dubbel worden ingezet.

- Ladder Duurzame Verstedelijking:

Men wil 200 arbeidsplaatsen scheppen, maar als dit plan doorgang vindt, gaan er elders 200 plaatsen van af. Per saldo levert het niets op. Wel dient te worden getoetst of dit juridisch door de beugel kan. Het verzorgingsgebied is om te beginnen verkeerd vastgesteld en aan de hand van een verkeerde onderbouwing, aan de hand van bestuurlijke grenzen. Het gaat echter om de klant. Het verzorgingsgebied van de toekomstige Hornbach is verkeerd vastgesteld. Ook mag in een behoefteberekening niet ontbreken waar nog meer bouwmarkten kunnen worden gerealiseerd. Vaste jurisprudentie zegt dat alle planologische mogelijkheden moeten worden gewogen. Slechts vaststellen dat er elders twee alternatieven zijn, volstaat niet. Als dit bestemmingsplan wordt vastgesteld zonder dat de harde plancapaciteit in beeld is gebracht, handelt de gemeenteraad in strijd met de Raad van State. Ook hier geldt dat het plan terug naar de tekentafel moet.

De heer Rozema vraagt of de clientèle van een bouwmarkt het tijdstip van spitsverkeer op het bedrijventerrein rond 17.00 uur daadwerkelijk in de weg zit, met openingstijden tot 21.00 uur.

De heer Rozema geeft aan dat verkeersbesluiten niet worden geregeld in een bestemmingsplan. Als achteraf blijkt dat bij kruispunten problemen optreden, kan



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

het bevoegd gezag alsnog verkeersbesluiten nemen. Dat hoeft dan geen bestemmingsplanprocedure te doorlopen.

De discussie over de grenzen van een verzorgingsgebied zijn interessant. Aan de raadsman wordt gevraagd waar de begrenzing ligt.

De raadsman wordt bevestiging gevraagd dat dit initiatief aan arbeidsplaatsen per saldo niets oplevert. Die bevestigt direct.

De heer Van Dijk vraagt om nadere toelichting op de jurisprudentie van de Raad van State. Daarnaast wordt gevraagd om nadere toelichting op de dubbel uit te keren compensatie.

Mevrouw Verkoelen vraagt of de raadsman inderdaad naar de Raad van State wil stappen, omdat uit zijn betoog naar voren komt dat dit besluit daar geen stand houdt.

Inspreker mr. Nas stelt dat bij verkeersberekeningen rekening wordt gehouden met het feit dat niet elke bouwmarktbezoeker voor de spijtstijden kiest. De belangrijkste verkeersstromen zijn op zaterdag. Dan is er op het bedrijventerreinen minder verkeer. Rond de avondspits is hier al sprake van overbelasting. De komst van een bouwmarkt zou daar nog niets aan toevoegen. Dat is niet de hoofdstroom van de bezoekers. Desalniettemin leidt dit tot een verlenging van de wachttijden met 25%. Er bestaat geen bezwaar tegen de wijze van berekenen, wel met het wegedeneren van de uitkomsten.

Het verkeersbesluit wordt inderdaad niet in het bestemmingsplan geregeld. De Raad van State eist, net als een goede wetgever in de ruimtelijke ordening, dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan wordt nagegaan of dit verkeerstechnisch goed uitpakt. Anders wordt een plan vastgesteld dat niet goed uitvoerbaar is. Als dat voorafgaande onderzoek niet deugt, moet men terug naar de tekentafel. Wellicht is het met beperkte maatregelen op te lossen, wellicht zijn meer ingrijpende besluiten nodig.

De Ladder Duurzame Verstedelijking komt voort uit de wens de ruimte zuinig te gebruiken. Er wordt geen ruimte ingezet die beter voor iets anders kan worden benut. Als er geen behoefte aan een bepaalde functie is, moet daaraan geen bestemming worden toegekend. Om te bepalen of er behoefte is aan een functie dient het ruimtelijk effect van die functie te worden beoordeeld. Bij detailhandel bepaalt het verzorgingsgebied het ruimtelijk effect. Bij een Hornbach-vestiging geldt een reistijd van vijftien tot twintig minuten. Dat betekent niet dat een paar gemeenten rondom Rotterdam bij het verzorgingsgebied betrokken moeten worden, zoals is gedaan, maar de reistijd van twintig minuten moet bepalend zijn. Als dat halverwege een gemeente is, ligt daar de grens. Onderzoeksbureau Stec heeft dat volgens de raadsman onjuist gedaan, het rapport van Ecorys stuit op bezwaren van het gemeentebestuur. Hierover kan worden getwist en zegt de raadsman: dat zien we dan wel bij de Raad van State. In ieder geval heeft Stec het verkeerd gedaan.

De behoefte aan deze bouwmarkt is er niet. De logica zegt dan dat als hier arbeidsplaatsen worden gecreëerd die elders verdwijnen.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

De Raad van State heeft zich uitgesproken over de harde plancapaciteit, de behoefte aan een bouwmarkt. Vastgesteld wordt wat de consument uitgeeft bij een bouwmarkt en hoeveel consumenten er zijn. Dan kan worden bepaald welke omzet kan worden geclaimd. Die omzet is al geclaimd door anderen. Op de vraag hoeveel bouwmarkten er planologisch nog kunnen komen, heeft de gemeenteraad geen invloed. Een aangevraagde vergunning moet worden verleend. De Raad van State heeft in twee uitspraken (2019-1668 en 2020 - 1666) verwoord dat de harde plancapaciteit in het bestemmingsplan bepalend is. Is die niet in beeld gebracht, dan kan het besluit niet worden genomen. De provincie wijst op schaarste aan bedrijventerreinen in een hoge milieucategorie. Dit omdat die niet overal gevestigd kunnen worden. Een gemeente in de Metropoolregio die dergelijk bedrijventerrein uit de markt haalt – en dat gebeurt hier – moet dat volgens de omgevingsverordening compenseren. Onder omstandigheden is compensatie niet nodig. Een van die omstandigheden is als er een overschot is. Het college geeft aan dat van zo'n overschot sprake is. De rapporten die onder het provinciale beleid liggen, geven een tekort van 500 à 600 hectare in de volledige Metropoolregio aan. Zelfs alleen op de Linker Maasoever is sprake van een tekort. De documentatie is van 2019. In 2020 ziet de provincie dit tekort verder oplopen. De compensatieplicht blijft daarmee van kracht. Kickers Bloem III is al ingezet voor anderen. Of de stap naar de Raad van State wordt gezet, hangt af van de oplossing die wordt gekozen. Sommige cliënten hebben alleen problemen op verkeerstechnisch vlak. Andere cliënten vinden dat het evidente gebrek aan behoefte aan deze bouwmarkt reden is zich er blijvend tegen teweer te stellen. Zij kennen de markt en voorzien desastreuze gevolgen voor zichzelf.

Mevrouw Verkoelen citeert uit het onderzoek van Ecorys:

Uit het door Ecorys uitgevoerde onderzoek blijkt dat in de verste verte geen kwantitatieve ruimte is voor de komst van Hornbach. Stec komt tot een andere conclusie. Niet omdat er verschil van mening is over de cijfers en interpretatie, maar omdat er iets anders is bekeken door Stec en niet op de juiste wijze het bestaande aanbod in het relevante verzorgingsgebied in beeld is gebracht.

Beide bedrijven zijn gerenommeerd. De tegenstrijdigheid is bijzonder. Dat roept de vraag op of daar ambtelijk naar is gekeken.

De heer Rozema begrijpt dat Ecorys een plangebied heeft gedefinieerd, maar geen concentrische cirkel om Hornbach heen heeft getekend. Klopt het dat bestemmingsplannen bij de Raad van State kunnen sneuvelen op basis van geanticipeerde voertuigverliesuren? Drie minuten wachten om een bedrijventerrein af te komen, is jammer, maar van een andere orde dan wekelijks een ongeval.

De heer Van Dijk wil meer weten over de achterliggende kruispunten die niet zouden zijn onderzocht.

Graag en toelichting op het al dan niet compenseren. Dit met inachtneming van de MRDH-rapporten.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

De Ladder Duurzame Verstedelijking wordt op allerlei manieren gebruikt en misbruikt. De vraag is wat het belang en het gewicht is van de aangehaalde jurisprudentie.

Mevrouw Wieles geeft aan dat het begrip ‘verzorgingsgebied subjectief is. Bij het bepalen ervan wordt uitgegaan van koopstromen en reisafstand. Die wordt inderdaad op twintig minuten gesteld en is ook in het laatste rapport van Stec gehanteerd. Mede op aanraden van de Adviescommissie Detailhandel van de provincie is hiervoor gekozen. Dat rapport toont een behoefte aan grootschalige bouwmarkten. Het begrip ‘plancapaciteit’ slaat op de behoefte aan detailhandel in vastgestelde bestemmingsplannen. Voor een bouwmarkt à la Hornbach is een wat groter gebied nodig. Die kan niet overal komen, zodat men aangewezen is op bepaalde plaatsen. Niet alle plots in bestemmingsplannen die voor detailhandel zijn aangewezen kunnen dus bij elkaar worden opgeteld. Hoewel dit wellicht niet wetenschappelijk klinkt, vereist dit enig ‘spelen’ met de cijfers. Dat is in het Stec-rapport gebeurd. Ook is gekeken naar een bouwmarkt in Wateringen. Het is de vraag of iemand die in Wateringen woont ooit naar een Hornbach aan de zuidkant van Rotterdam zal reizen. De cijfers wijzen uit dat hier behoefte is aan een bouwmarkt en dat die niet leidt tot leegstand bij bouwmarkten elders. De gemeenten Zuidplas en Hoeksche Waard zijn geraadpleegd en hebben geen bezwaren. Op grond daarvan is de conclusie getrokken dat er behoefte is aan een grootschalige bouwlocatie hier. Deze bouwmarkt is bijzonder omdat die is gecombineerd met een tuincentrum en een drive-in. De bouwmarkt wordt haalbaar en toekomstbestendig geacht.

De gemeente gaat ervan uit dat dit plan bij de Raad van State overeind blijft.

Voor de behoefte is mede gekeken naar de inwonertallen in de toekomst.

Het verschil tussen de rapporten van Stec en Ecorys is niet zo groot. Men is uitgegaan van dezelfde verzorgingsgebieden. In het Ecorys-rapport zijn geen inwonertallen meegerekend. Dat leidt tot een ander behoeftecijfer.

De regiovisie over bedrijfsterreinen laat zien dat er voldoende 3.2-bedrijfsterreinen zijn. De provinciale verordening zegt dat omzetting naar een andere functie moet worden gecompenseerd. Als kan worden onderbouwd dat de compensatie een andere vorm heeft dan het creëren van nieuw terrein, is dat toegestaan. Op Kickers Bloem is nog achttien hectare vrij uitgeefbaar. De vervangingsvraag als gevolg van het ‘opgeven’ van drie hectare op Carnisse Poort kan worden opgevangen op Kickers Bloem III in Hellevoetsluis. Wat hier verdwijnt – een autohandel – voldeed al niet zo goed aan de definitie van 3.2. Het half afgebroken bedrijf draagt bij aan een proces van verloedering dat men tot staan wil brengen. Dat er 200 arbeidsplaatsen met name voor Rotterdam-zuid worden gecreëerd, maakt dat de uitzonderingsbepaling uit de provinciale verordening kan worden gehanteerd.

Verkeerstechnisch gezien is de situatie al niet optimaal. De komst van Hornbach zal dat verergeren, maar het is niet Hornbach dat de grote problemen veroorzaakt. In de avondspits moet nu al worden gewacht om van het terrein af te komen. Met name in de avondspits leidt het verlaten van het terrein tot vertraging. B en w kiest er in de zienswijzerapportage voor dit alles afwegende als acceptabel te beschouwen.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

De heer Van Putten vraagt of de verkeerslichten richting Groene Kruisweg langer op groen gezet kunnen worden zodat het verkeer de wijk uit kan.

De heer Rozema verduidelijkt zijn vraag of voertuigverliesuren de reden kunnen zijn dat een plan sneuvelt bij de Raad van State.

Is er een overzicht van hoeveel ongebruikte wijzigingsbevoegdheden of onbebouwde bouwlocaties voor dit type detailhandel nog open staan in het verzorgingsgebied? Dat zou aangeven dat goed is gezocht naar locaties maar ze planologisch niet bestaan en voorliggend bestemmingsplan nodig is.

De heer Van Dijk vraagt of inderdaad wordt bedoeld dat inspreker het over het totaal heeft, maar dat er in de 3.2-categorie wel degelijk een overschot is. In de zienswijze die de provincie heeft ingediend, gaat het óók over compensatie. Hoewel zij niet inspreken, hoort de heer Van Dijk van de ambtenaren graag een reactie daarop.

De opmerking dat het college afweegt dat het verkeerstechnisch 'wel goed is zo', komt niet bevredigend over.

De voorzitter merkt op dat dit neigt naar een politieke vraag voor behandeling in de commissie.

Mevrouw Dalmis geeft aan dat het in de huidige situatie druk is. Daar is onderzoek naar gedaan. Een aantal jaren geleden zijn al enkele maatregelen genomen. In de autonome situatie groeit het verkeer al. Bij de verkeerslichten is de wachttijd 88 seconden. De komst van Hornbach laat dit tot 111 stijgen. Dat is veel, maar wel een worst case scenario: de huidige verkeersstromen van het vertrekkende bedrijf Jet Cars zijn daar nog niet van afgetrokken. Naast een bestemmingsplanprocedure wordt een inrichtingsplan opgesteld voor de Driemanssteeweg. Hierin zijn twee maatregelen opgenomen ten gunste van verkeersdoorstroming. Als Hornbach er eenmaal is, zal monitoring plaatsvinden. Waar nodig zullen maatregelen worden getroffen.

Mevrouw Wieles geeft aan dat als de gemeenteraad onderbouwt dat die de toename aanvaardbaar vindt de Raad van State daarin zal meegaan. De vraag is of het standpunt van het college als overtuigend wordt beschouwd.

Voor zover bekend is in het Ecorys-rapport wel meegenomen waar nog ruimte is. In het Stec-rapport wordt aangegeven dat op die plekken een grootschalige bouwmarkt zich niet zal vestigen.

De provincie heeft in haar zienwijze problemen met de definitie van 'tuincentrum'. Naar aanleiding van die zienswijze is dat begrip aangepast zodat het conform de provinciale verordening is. Over de compensatie is in een aantal ronden overleg gevoerd. De indruk bestaat niet dat men het niet eens is met de visie op het punt van compensatie. De gemeente gaat ervan uit dat met de beantwoording is voldaan aan de in de provinciale verordening opgenomen uitzondering, dat er fysieke hectares compensatie moeten worden geleverd.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Zienswijze Charloisse Poort

De heer Janssen, voorzitter Parkmanagement Charloisse Poort, vertegenwoordigt 240 bedrijven. Er zijn diverse gesprekken gevoerd en rapporten ingezien over de verkeerssituatie. Er komt een rotonde op de Driemanssteeweg, terwijl er andere mogelijkheden zijn. Die worden weggewuifd met het argument dat de provincie het daarmee niet eens is. De verkeerssituatie op de Driemanssteeweg is zeer gevaarlijk. Het wachten is op ongelukken. De situatie die nu ontstaat, vergroot het risico. Een grote rotonde op de Groene Kruisweg wordt als een van de maatregelen genoemd. Een wachttijd van 111 seconden bij de verkeerslichten is onacceptabel. De toetsing is bovendien gedaan in coronatijd. Van de 2.000 werknemers werkt een flink deel thuis. Dat er verschillende uitkomsten zijn van verschillende bedrijven, is opmerkelijk. De ondernemers spreken hun zorgen uit over de verkeerskundige situatie.

De heer Van Putten vraagt ambtelijk bevestiging dat de metingen in coronatijd zijn verricht.
Het is de vraag of een grote rotonde op de Groene Kruisweg een verbetering zou zijn.

Mevrouw Dalmis erkent dat in coronatijd is gemeten, maar geeft aan dat de verkeersstellingen zijn gecorrigeerd naar cijfers van buiten coronatijd.
De beoogde rotonde aan de Driemanssteeweg is juist bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Op de Driemanssteeweg wordt behoorlijk hard gereden. Van de rotonde zal een snelheidremmende werking uitgaan. Ook zal het veiliger worden voor fietsers. De gemeente heeft de wens het fietspad door te trekken. De afdeling Mobiliteit kijkt daarnaar. Dit bestemmingsplan richt zich specifiek op Hornbach. Daarom is nu vast dit gedeelte meegenomen.
Er is gekeken naar een alternatieve ontsluiting via de Groene Kruisweg, zoals door de ondernemers voorgesteld. Die bleek niet haalbaar. Deze variant zou de groene stroom op de Groene Kruisweg onderbreken. Daarnaast zou terrein van de waterberging en privéterrein moeten worden gebruikt. Hierover is sowieso geen overeenstemming bereikt.

De voorzitter geeft inspreker aan dat de commissiebehandeling op 21 april 2021 plaatsvindt.

Verklaring voor geen bedenkingen Downtown:

Zienswijze 1, de heer Ten Broek.

De heer Ten Broek, woonachtig op de Schiedamsedijk, geeft aan al geruime tijd overlast te ondervinden van de bouw van de CoolToren. Als Rotterdam daarnaast besluit de Baantoren neer te zetten en ook nog Downtown, wordt dat erg veel in heel korte tijd. Met name tegen Downtown wordt nu bezwaar aangetekend. De geluidsoverlast was al gaande, maar zal toenemen. Met drie hoge torens in de directe nabijheid zal de wind toenemen. Het aantal zonuren zal ook nadelig worden beïnvloed. Op een informatieavond een aantal jaren geleden over de CoolToren kreeg inspreker al te horen dat dit toen al het geval was op het dakterras. Met de Baantoren en Downtown erbij zal de impact evident groter



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

zijn. In de stukken staat dat het aantal zonuren niet zal afnemen. Het is voor inspreker de vraag hoe serieus dat is, met drie grote torens in de nabijheid. Rotterdam moet mooier worden, maar dat mag niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid voor de bewoners. Dat lijkt hier wel te gebeuren.

Inspreker heeft drie vragen:

- Wat is het nut van deze sessie nu op de bezwaren staat aangegeven dat die ongegrond zijn?
- Hoe ziet het proces er verder uit?
- Zijn er na vandaag mogelijkheden om in beroep te gaan?

De voorzitter geeft aan dat de commissie een advies geeft aan de raadscommissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte. Daar wordt dit bestemmingsplan nog bediscussieerd. Het advies van de subcommissie is onafhankelijk van wat het college vindt. Dat het college het bezwaar ongegrond acht, wil niet zeggen dat de raad daarmee instemt. Deze subcommissie geeft daar een eigen onafhankelijk advies over. Ook nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen, staat de route van procedure en beroep nog open.

De heer Van Dijk vraagt om nadere toelichting over een rapport. De uitspraak van inspreker kwam wat cryptisch over.

De heer Van Putten herkent de salamitactiek uit Central District. Het optellen van meerdere torens kan betekenen dat de achteruitgang in zonuren de twee uur kan overschrijden, terwijl een afzonderlijke toren dat niet teweegbrengt.

De heer De Roon vraagt wat de opgetelde bouwoverlast van drie torens behelst: is dat in de tijd of in de fasering of tegelijkertijd?

Inspreker geeft aan dat door het na elkaar bouwen de omwonenden zes jaar in de overlast worden gezet. Bij de CoolToren werd al gezegd dat het qua zonuren lastig zou worden, maar dat het nog net zou gaan. Met nog twee torens eraan is de omwonende definitief een groot aantal zonuren kwijt. Daarom meldt inspreker zich nu bij Downtown, omdat het cumulatief wat veel wordt. Het bedoelde document heet Cool Onherroepelijk 2011. Hierin zijn alle aspecten die nu gelden ook toen al aangedragen. Ook wordt in dat rapport gemeld dat er bij zonuren sprake is van een bepaalde begrenzing.

De heer Rozema geeft aan dat bij Central District de wethouder al aangaf dat er een Beleidskader Zon aankomt. In reactie op een van de zienswijzen staat dat in dit bestemmingsplan geen minimum aantal beschikbare zonuren is voorgeschreven. De vraag is nu of het Beleidskader Zon betekent dat situaties waar geen minimum aantal uren zon zijn beschreven tot het verleden gaan behoren. Zo niet, dan is dat bijzonder zuur voor reclamanten dat deze VVGB net iets te vroeg komt.

De heer Van Dijk vraagt of er achterliggende documenten zijn die wel verwijzen naar het aantal zonuren en daarmee een hiaat blootleggen.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

De heer De Roon vraagt om een ambtelijke toelichting op de fasering van de diverse torens.

De heer Akkulak geeft aan dat in een van de zienswijzen inderdaad staat dat het bestemmingsplan een minimum aantal zonuren voorschrijft. Nergens is gevonden waar dat staat. Voor dit project is wel een zonnestudie gedaan. Alle te ontwikkelen woontorens zijn hierin meegenomen. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de criteria met betrekking tot zon in de Hoogbouwvisie. Hieruit blijkt dat aan de criteria in de Hoogbouwvisie wordt voldaan. Er treedt niet meer schaduwwerking op dan in de Hoogbouwvisie is opgenomen. De zonnestudie voor de CoolToren is niet bekend, wel de studie voor dit project. Daarin zijn alle ontwikkelingen meegenomen.

De heer De Roon merkt op dat ten tijde van de zonering van Rotterdam Central District regelmatig is gediscussieerd over de Haagse norm en de Rotterdamse norm.

De heer Akkulak reageert dat het Beleidskader Zon nog niet is vastgesteld. In het Beleidskader komt te staan dat twee uur extra schaduwwerking aanvaardbaar is. Uit de verrichte zonnestudie voor dit project komt dat niet meer dan twee uur schaduwwerking optreedt. In die zin is het in overeenstemming met het toekomstig beleid. Er zijn geen wettelijke normen voor bezonning.

De heer Rozema reageert dat deze VVGB-procedure onderdeel wordt van een bestemmingsplan. Inspreker wil weten wat alle afwijkingen van het bestemmingsplan gezamenlijk opbrengen. Dit speelt cumulatief.

De voorzitter merkt op dat de ambtelijke ondersteuning heeft gemeld dat alle torens samen getoetst zijn in de bezonningsstudie.

De heer Akkulak geeft aan dat alle torens zijn meegenomen. Deze zonnestudie is als bijlage ter inzage gelegd. Er is geen salamitactiek toegepast.

De heer Rozema concludeert dat dit betekent dat alle torens opgeteld vanuit ambtelijke optiek onder de twee uur zonverlies blijven.

De heer Akoulak erkent dat de onderzoeken dat aantonen.

De voorzitter stelt vast dat dit punt wordt meegenomen naar de politieke behandeling.

Inspreker hoopt dat het standpunt – als je logisch nadenkt, kan het niet – brede steun vindt.

Zienswijze 2, mevrouw Sonderegger.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Mevrouw Sonderegger, namens Ballast Nedam Bouw en Ontwikkeling, realisator van de CoolToren, geeft aan dat de besluitvorming omtrent Downtown de bouw en realisatie van nog een woontoren van 75 meter hoogte in het Baangebied mogelijk nadelig beïnvloedt. In de zienswijze van Ballast zijn diverse zorgen geuit over de bouwlogistiek, huisvesting en veiligheid van de gelijktijdige realisatie van projecten CoolToren, Downtown en Baantoren. Met de Maasbode erbij gaat het om totaal vier complexe, omvangrijke bouwprojecten in directe nabijheid van elkaar in een binnenstedelijk gebied. De door Ballast aangegeven punten worden in de concept-nota van beantwoording afgedaan als enkel uitvoeringsaspecten. Aangegeven wordt dat een masterplan in ontwikkeling is. Van een masterplan waarbij alle zorgen omtrent bouwlogistiek, huisvesting, veiligheid van de bouwplaats inclusief omgeving en planning zijn opgelost, is nog geen sprake. De sinds november 2020 gevoerde gesprekken hebben nog geen zicht op consensus geboden. De afspraken zijn vooralsnog spaak gelopen. Ballast verwacht met de bouwer van Downtown, Stebru, tot werkbare afspraken te komen, uit te werken voor indiening van de bouwplaatsvergunning en op te nemen in een bouwveiligheidsplan. Als ook project Baantoren op korte termijn wordt vergund en van start gaat, dan levert dat grote problemen op voor de uitvoering van onder andere project CoolToren. Op korte termijn is Baantoren dan echt een toren te veel om van start te laten gaan. Ballast hecht eraan dat hier te benadrukken. De bouw van de andere torens wil Ballast niet koste wat het kost tegenhouden, maar men vraagt wel aandacht voor afspraken op detailniveau ten aanzien van bouwlogistiek, huisvesting en veiligheid van de bouwplaats inclusief omgeving en planningsaspecten. Het bouwbesluit borgt dat de veiligheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden wordt betrokken bij de verlening van een omgevingsvergunning. De gemeente wordt in dit verband gewezen op haar taak ook de bouwveiligheid bij de realisatie van de woontorens ter plaatse te borgen en daarbij niet omwille van de wens op korte termijn zoveel mogelijk woningen te realiseren in Rotterdam vier complexen en omvangrijke bouwprojecten op korte afstand gelijktijdig te laten bouwen zonder nadrukkelijk stil te staan bij het aspect bouwveiligheid.

Gelet hierop kan Ballast geen goedkeuring geven aan het masterplan in relatie tot realisatie van de Baantoren. Tegen verlening van de omgevingsvergunning Downtown heeft Ballast geen bezwaar. Die wordt heden besproken. Hierbij rekent Ballast op een goede afronding van de afspraken met de gemeente en de bouwer van Downtown.

De heer Rozema vraagt waarom de bedrijven er niet zelf uit zijn gekomen. Er is een gedeeld belang van zoveel mogelijk bouwen. Men 'eet uit dezelfde ruif'. Dat roept de vraag op waarom men zich tot het bevoegd gezag wendt. Het lijkt of men wil dat voorwaarden worden opgenomen in de omgevingsvergunning. Daar gaat de gemeenteraad niet over. De vraag is daarom of de bezwaren ook bij de ambtenaren bekend gemaakt zijn.

De heer Van Dijk heeft begrip voor de zorgen om logistiek en veiligheid. In het gebied wonen ook mensen. De vraag is of nog een toren erbij écht te veel is of dat men toch wel mogelijkheden ziet er met elkaar uit te komen. De



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

omwonenden hebben een belang van beperking van overlast. Alles torens achter elkaar faseren leidt tot leegstand omdat er niemand meer wil wonen.

De heer De Roon vraagt waar het nu echt vastloopt en waar de strijdigheid met wet- en regelgeving zit.

De heer Van Putten vraagt waarom de bouwer wel bezwaar maakt tegen de Baantoren en niet tegen Downtown en wat de achtergrond van de keuze is

Inspreker mevrouw Sonderegger geeft aan dat het gaat om heel complexe projecten op kleine afstand van elkaar. Hijskranen moeten draaicirkels maken. Dat betekent dat tussen projecten afspraken moeten worden gemaakt over wie wanneer welke werkzaamheden kan verrichten, juist omwille van de veiligheid voor omwonenden.

Er is zeker met de ambtenaren gesproken om te komen tot werkbare afspraken. Het is Ballast er niet om te doen woontorens tegen te houden. Wel wil men aandacht op detailniveau voor de afspraken. Er is ook een zienswijze ingediend tegen de omgevingsvergunning Baantoren. Dat heeft geleid tot een gewijzigd bouwplan waartegen Ballast ook heeft geageerd. Downtown loopt nu voor op de Baantoren. Ballast wil graag meedenken en tot werkbare afspraken komen. Dat lijkt nu dankzij de bereidwilligheid vanuit beide bouwers te lukken. Komt daar nog een bouwproject bij dan lijkt dat tot problemen te leiden. Bouwveiligheid van vier omvangrijke complexen op deze afstand gaat tot problemen leiden en kan invloed hebben op de veiligheid van omwonenden als dit niet leidt tot meer afspraken op detailniveau.

De heer Van Putten vraagt hoe de ambtelijke ondersteuning de geschetste problemen ziet. Bij alle varianten zijn voor- en tegenargumenten te bedenken.

Mevrouw Verkoelen hoort daarnaast graag wat ambtelijk vanuit de optiek van veiligheid als beste optie wordt gezien.

Mevrouw Jans geeft aan dat voor ieder bouwplan bij de omgevingsvergunning een bouwveiligheidsplan moet worden aangeleverd. Daarbij is de vraag of het plan bouwkundig technisch kan worden uitgevoerd. Het bouwveiligheidsplan is aan verandering onderhevig als de bouw bezig is en nieuwe fases worden bereikt. Die plannen worden door de afdeling Stadsbeheer goedgekeurd. Voor ieder bouwproject wordt een bouwplaatsvergunning verleend. Tegelijk worden vergunningen verleend voor het gebruik van de openbare weg, afzettingen en verkeersmaatregelen. Dat gebeurt voor ieder bouwproject. Dat is voor de CoolToren achter de rug. Als daar een nieuwe toren bij komt, wordt opnieuw bekeken of dat past. Daarbij houdt de gemeente rekening met wat al is vergund. Omdat hier sprake is van meerdere torens, is aan de bouwende partijen gevraagd of zij een onderling afsprakensysteem konden vinden zodat de gemeente bezig kan zijn met drie torens tegelijk in één straat. Dat masterplan is nog niet rond. De veiligheid is niet in het geding. Per bouwproject wordt de vergunning verleend.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

De heer Van Putten veronderstelt dat als er nog geen uitsluitel over het masterplan is dat iets zegt over de wil om samen te werken.

Mevrouw Verkoelen snapt dat Ballast Nedam dit als een te grote verandering ziet ten opzichte van wat men had bedacht. Theoretisch zou nu het slechtste scenario bekeken kunnen worden. Dan kan het verschil tussen één toren en drie torens tegelijk worden afgewogen. Op basis daarvan kan een debat worden gevoerd.

Mevrouw Jans geeft aan dat die vraag nog niet is te beantwoorden. Ballast Nedam is nu bezig met de CoolToren. Nagegaan wordt of de veiligheidsplannen en de bouwlogistiek van alle torens kunnen worden toegevoegd in het masterplan. Lukt dat niet, dan wordt per toren per fase worden bekeken of op dat moment alle vergunningen voor dat deel van het bouwveiligheidsplan kunnen worden afgegeven. Dat betekent dat dit stap voor stap wordt bekeken. Zowel voor Downtown als voor de Baantoren kan nog niet exact worden gezegd welke fase wanneer actueel is omdat beide nog in procedure zijn. Ook als het in een masterplan wordt georganiseerd, zal iedere fase stap voor stap worden uitgevoerd.

Zienswijze 4, de heer Olde Hanter.

De heer Olde Hanter, is niet tegen ontwikkelingen in de binnenstad. Hij woont op de Schiedamsedijk 75E en heeft ook een dakterras. Het gevoel bestaat dat de gemeente over de belangen van de bewoners heen walst. De heer Rozema snapt het, geeft hij aan. Het gaat om drie torens tegelijkertijd en de cumulatieve effecten daarvan. De schreeuw om extra valruimte mag niet ten koste gaan van zorgvuldigheid en de belangen van omwonenden. Drie afzonderlijke projecten voor de gemeente betekenen voor inspreker één langgerekt project. In plaats van tijdelijke hinder leidt dit tot structurele overlast. De gebiedsvisie doet geloven dat sprake is van enige mate van integraliteit bij de gelijktijdige realisatie van projecten in een beperkt gebied. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de belangen van de stakeholders, de toekomstige en bestaande bewoners en de belangen van de gemeente en omwonenden. In deze kwestie lijkt de integraliteit volledig te ontbreken. Ieder project wordt een op zichzelf staand project dat zo snel als kan gerealiseerd dient te worden. Deze aanpak leidt in de praktijk tot een exponentieel verslechterende leefomgeving. Een bouwproject levert theoretisch drie jaar tijdelijke overlast op. Naast de CoolToren komt Downtown, daarnaast nog eens de Baantoren. Dit betekent zes tot negen jaar aan bouwactiviteiten op nog geen 5.000 vierkante meter. De bouw van de CoolToren is daarnaast vertraagd. Als dat voor de andere torens ook geldt, heeft de omgeving zomaar tien jaar last van bouwactiviteiten. Tien jaar is niet tijdelijk. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk omdat die zoveel projecten in te korte tijd heeft goedgekeurd. Het gebied kan het niet aan. De gemeente dient daarom één integrale visie op te stellen en na te leven. De vraag is of dat mogelijk is. Niet een theoretische visie maar een praktische proportionele visie op veiligheid, kwaliteit van de buurt en de impact op zon en wind. Het vooruitzicht op meer dan tien jaar



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

lang vuile ramen en betonsluiers, balkons en terrassen onder het zand en peuken van kraanmachinisten, schade aan auto's, omgewaaide hekken, verkeersopstoppen en parkeerproblemen noodzaken inspreker om te doen wat in zijn macht ligt. Deze vooruitzichten zijn voor één bouwproject al niet fraai, laat staan voor drie bouwprojecten tegelijk op één moment. De advocaat van Ballast Nedam wees al op de veiligheid en het verkeer. Als die er al niet uit is met Downtown, hoe kan dan nu al worden iets ingeschat en goedgekeurd terwijl nog niet duidelijk is wat er gaat gebeuren?

De toegangswegen zijn smal. Die kunnen de bouw van alleen de CoolToren al nauwelijks aan. Dat roept de vraag op hoe het gaat met drie projecten tegelijkertijd. De zogenaamde tijdelijke ruimte ten behoeve van de bouw van de CoolToren heeft geleid tot structurele afname van 55 parkeerplaatsen, in de eerste plaats om te kunnen bouwen, in de tweede plaats om het bouwverkeer te accommoderen. Dat roept de vraag op wat er gebeurt als drie torens tegelijk worden gebouwd in hetzelfde gebied. Door de grote bouwplannen van de gemeente ontstaat klein persoonlijk leed. Deze ellende neemt de gemeente niet mee in haar besluiten. Voor het over tien jaar weer ergens op lijkt in de buurt, zal het woongenot erop achteruit gaan. Spreker wijst erop dat het huis van de buurman twee jaar te koop stond. Dat wil in deze tijden in het centrum van Rotterdam wel iets zeggen. Spreker vraagt zich af of op 23 meter afstand van zijn woning een toren van deze hoogte is toegestaan. Hijzelf woont in een mooi pand uit de Wederopbouw, uitkijkend op de Leuvehaven en gebouwd met de toen voorhanden zijnde materialen. De VvE is met 128 appartementen een van de grootste van Rotterdam en actief met het verbeteren en verduurzamen van het pand. Dat wordt steeds moeilijker. Alleen al de bouw van de CoolToren heeft in het huis van inspreker gezorgd voor scheuren in muren, plafond en trap. De schade is na een nulmeting keurig opgenomen, maar daarmee is die nog niet verholpen. De vraag is of dat nu al kan of pas over tien jaar. Inspreker vreest dat de eindsituatie een stuk minder rooskleurig zal zijn dan vooraf is voorgespiegeld: minder zon, meer wind. Bij onderzoeken van de gemeente ontbreekt een integrale aanpak. Zo'n integrale aanpak zou inspreker graag zien.

De heer De Roon verwijst voor beantwoording van de vragen naar de commissiebehandeling van BWB. Wie met deze drie grote ontwikkelingen te maken heeft, krijgt te maken met de zaken die inspreker schetst. Het verhaal is bekend, het wordt meegenomen naar de commissiebehandeling.

Mevrouw Verkoelen herkent het verhaal van inspreker als hét item in de stad: mee met de vaart der volkeren. Hoe meer mensen er komen, hoe meer sores. Dan blijkt dat de nieuwkomers allemaal problemen gaan krijgen. De vraag naar een integrale aanpak wordt doorgesluisd naar de ambtelijke ondersteuning.

De heer Van Dijk vraagt naar de nulmeting: komt de gemeente bij toren twee en drie weer langs? En wat als de scheuren dan groter zijn? Zijn daar afspraken over gemaakt?

**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Inspreker de heer Olde Hanter geeft aan dat de theoretische mogelijkheid inderdaad bestaat dat als hij het compensatiegeld nu gebruikt om de scheuren te laten repareren, het daarna met een beetje pech weer opnieuw begint.

De heer Rozema schetst dat dit een aanpassing van een vigerend bestemmingsplan uit 2011 is. Hij vraagt of alle aanpassingen in de loop der tijd niet nopen tot een MER.

De voorzitter geeft aan de heer De Roon dat deze Verklaring Van Geen Bedenkingen niet in de commissie wordt behandeld. Hij dient dit dus nu mee te nemen in zijn afweging.

Mevrouw Jans geeft aan dat zowel de bezonning als de windhinder onderzocht zijn voor alle torens bij elkaar opgeteld. Dat is niet per toren gedaan. De integrale aanpak is er dus al. Dat geldt ook over de overlast: wat betekent het en hoe moet dat logistiek worden geregeld?

De heer Olde Hanter merkt op dat de ontwerpen voor de torens keer op keer worden aangepast.

Mevrouw Jans merkt op dat alles cumulatief geldt. De laatste toren die in de vergunningsprocedure gaat, moet rekening houden met alle anderen die al vergund zijn.

De heer Akkulak geeft aan dat aan de DCMR Milieudienst projectadvies is gevraagd. Die heeft aangegeven dat een MER niet nodig is.

De Rozema herinnert zich een eerdere discussie over integraliteit, bij Rotterdam Central District. Toen was het antwoord ook dat een MER niet nodig was, omdat die in 2011 al was opgesteld. Nu is aan de orde dat per project een MER-beoordelingsbesluit wordt genomen. Dan geldt wel het opknippen, meer dan bij Rotterdam Central District.

De heer Akkulak geeft aan dat de DCMR zelf op dat soort punten let. Voor deze projecten zijn beoordelingsbesluiten genomen. Die zijn bij elkaar betrokken, met als conclusie dat geen MER nodig is.

De voorzitter bedankt inspreker.

Advisering bestemmingsplan Driemanssteeweg 15

Reclamant 1

Poelman van den Broek namens Intergamma Bouwmarkten BV e.a.

1.1 strijdigheid met provinciale regelgeving en provinciaal beleid compensatie: ongegrond verklaard.

conform voorstel college.

1.2 Geen behoefte aan vestiging Hornbach.

Ongegrond verklaard



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Conform voorstel college.

1.3 Strijdigheid met dienstenrichtlijn

Ongegrond verklaard

Conform voorstel college.

1.4 Strijdigheid met provinciale regelgeving en provinciaal beleid
nevenassortiment

Gegronnd verklaard

Conform voorstel college.

1.5 Ladder duurzame verstedelijking

Ongegrond verklaard

Conform voorstel college.

1.6 Verkeerssituatie, verslechtering verkeersafwikkeling

Doorgeleiding naar commissie BWB, vanwege vragen

1.7 Verkeerssituatie rotonde

Doorgeleiding naar commissie BWB, vanwege vragen

1.8 MER-beoordelingsbesluit

Ongegrond verklaard

Conform voorstel college.

1.9 Ontwerp omgevingsvergunning, vergunning kan niet worden verleend

Ter kennisname.

Reclamant 2

Vereniging Parkmanagement Charloisse Poort

2.1 Verkeerssituatie

Doorgeleiding naar commissie BWB, vanwege vragen

2.2. Verkeerssituatie rotonde Driemanssteeweg, Appoloniastraat

Doorgeleiding naar commissie BWB, vanwege vragen

2.3 MER-beoordelingsbesluit

Ongegrond verklaard

Conform voorstel college.

2.4 Ontwerp-omgevingsvergunning

Ter kennisname.

Reclamant 3

Provincie Zuid-Holland

3.1 Detailhandel onvoldoende regionale afstemming

Ongegrond verklaard, wel toelichting aanpassen

3.2 Definitie tuincentrum de ruim

Gegronnd

3.3. Compensatie bedrijventerrein

Ongegrond

Alle conform college

Advisering Bestemmingsplan Prinsenmolen:

Reclamant 1

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Ontwerpbesluit hogere waarden Wet Geluidhinder



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Gegronnd, conform college

Reclamant 2

Bouwpunt BV

2.1 Locatie, omvang en functie Prinsenpark wordt steeds verder ingeperkt

2.2 Woongenot

2.3 Verkeersveiligheid

2.4 Alternatieven

Mevrouw Verkoelen acht de bezwaren contrair aan het college gegrond.

De heer De Roon schrikt van de stelligheid waarmee mevrouw Verkoelen 1,1 gegrond verklaart: een manege is geen park. Op basis van de techniek is die ongegrond. Bij 2.3 t/m 2.4 heeft zij wel een punt. Als zij het onderwerp ter bespreking naar de commissie wil brengen, kan zij die kiezen, maar niet 2.1. Hiermee stemt zij in.

De heer Rozema kan technisch het oordeel van het college volgen. Als hij dat een waardeloos oordeel vindt, is dat politiek.

De voorzitter vat samen dat aan de commissie wordt doorgegeven dat de adviescommissie niet eensluidend is.

Voorgenomen Definitieve Verklaring Van Geen Bedenkingen Downtown

De voorzitter geeft aan dat de commissie wordt gevraagd of zij overeenkomstig het collegevoorstel positief adviseert over de af te geven verklaring en daarmee in de zienswijzen geen aanleiding ziet de verklaring niet te verlenen.

De zienswijzen voor zover deze zich richten op de afwijking van het bestemmingsplan geven geen aanleiding de Definitieve Verklaring Van Geen Bedenkingen niet te verlenen, stelt het college.

Het gaat hier om een totaalpakket, waarbij de adviescommissie niet per zienswijze oordeelt. Het oordeel per zienswijze is niet de vraag die voorligt.

De heer Rozema zou het onderwerp graag aan de commissie BWB willen overlaten. Graag zou hij de MER-beoordelingsbesluiten over de integraliteit van de milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen in het bestaande bestemmingsplan inzien, zodat de mate van integraliteit kan worden beoordeeld. Omdat hij daarover nu niet kan beschikken, is het beter de beslissing nu open te laten.

De voorzitter geeft aan dat aan de hand van het doorlopen van de zienswijzen kan worden bekeken of informatie ontbreekt.

Zienswijzen:

Stedenbouwkundige verantwoording:

Stedenbouwkundig plan Baankwartier.

Bouwhoogte



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Geldend bestemmingsplan
Bestemmingsplan hoogbouw
Bestemmingsplan Plint
Bestemmingsplan Uitkraging

Geen aanleiding om geen VVGB af te geven. *(De voorzitter concludeert verderop dat de subcommissie geen advies geeft en aanvullende informatie aan de wethouder Bouwen vraagt.)*

Verkeer en parkeren:

Parkeren 1, 2, 3

Uitrit en verkeerssituatie

De heer Van Dijk merkt op dat het nu verdwijnen van 55 parkeerplaatsen weinig heeft te maken met de uiteindelijke situatie. De bouwlogistiek en de fasering en de overlast dient wel besproken te worden. Dat hoort in de commissie thuis.

Mevrouw Verkoelen onderschrijft dat de bouwlogistiek de reden is dat hier geen ja of nee kan worden gezegd. Het gaat nu om de optelsom die ertoe leidt dat de vraag zich opdringt: 'Kan dit nu wel?'.

De voorzitter geeft aan dat op twee punten aanvullende informatie van het college wordt gevraagd: de MER en de bouwlogistiek.
Tegen de torens aan sich bestaan geen bezwaren. Wel wil men waarborgen van de overlast binnen de perken blijft. De subcommissie laat het oordeel aan de commissie BWB

Naar verwachting zullen de bestemmingsplannen en de Verklaring van geen Bedenkingen worden besproken in de commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte op 21 april 2021. De gemeenteraad neemt naar verwachting op 29 april 2021 definitieve besluiten over de bestemmingsplannen en de Verklaring van Geen Bedenkingen.

4. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de hoorzitting om 19.20 uur.

**Schriftelijke insprekbijdrage Zienswijze 1
Driemanssteeweg 15**

Geachte raads- en commissieleden,

Mijn cliënten zijn ondernemers in hetzelfde marktsegment waarin Hornbach zich begeeft en ondernemers gevestigd in de directe nabijheid van de planlocatie. Zij maken zich grote



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

zorgen over de gevolgen van de komst van een Hornbach. Natuurlijk is het mooi als een tweedehands autohandel wordt omgezet in bedrijvigheid die een bijdrage levert aan het ondernemersklimaat op bedrijventerrein Charloisse Poort. Maar dit bedrijventerrein is bedoeld voor middelzware bedrijvigheid niet voor detailhandel die de overbelaste verkeerssituatie versterkt tot een verkeersinfarct. Ook de gedachte aan 200 arbeidsplaatsen lijkt aantrekkelijk. Maar weet dan wel dat die (en meer nog) bij de bouwmarkten en tuincentra die gaan sluiten weer verdwijnen.

Verkeer

De bewoners van de nabijgelegen woonwijk, de ondernemers op het bedrijventerrein Charloisse Poort en zelfs de gebiedscommissie Charlois worden niet serieus genomen. Dat is nog eens gebleken op de informatiebijeenkomst die in februari is gehouden met de eufemistische titel 'Voorlopig ontwerp Driemanssteeweg westzijde'. Alsof er een oplossing in het vooruitzicht zou worden gesteld. Niets bleek minder waar. De al nijpende verkeerssituatie (vanaf Truckland is het dagelijks rond de drukke tijden ondoenlijk om de Driemanssteeweg op te komen om naar de Groene Kruisweg te gaan) wordt alleen maar erger. En door voor de ontsluiting van de Hornbach een rotonde te maken zal het verkeer op de rotonde dat van Hornbach afkomstig is ook de ontsluiting richting A15 gaan blokkeren. De wachttijden lopen op, zo heeft Goudappel Coffeng vastgesteld, tot wel 25%.

Er is in de zienswijze jurisprudentie genoemd waaruit blijkt dat wanneer sprake is van een overbelaste verkeerssituatie het toevoegen van functies niet is toegestaan, tenzij concrete oplossingen voor het probleem zijn onderzocht en geborgd. In de reactie wordt daar ambtelijk tegenover gezet dat uit meer recente jurisprudentie zou volgen dat *"de enkele constatering dat een bestaande verkeerssituatie niet optimaal is er niet toe hoeft te leiden dat iedere ontwikkeling in een gebied is uitgesloten"*. Welke jurisprudentie dat zou zijn wordt niet duidelijk gemaakt. Duidelijk is wel dat de boodschap van het gemeentebestuur is dat ondernemers en omwonenden niet op een oplossing hoeven te rekenen. Het probleem wordt simpelweg vooruitgeschoven, terwijl in eerste instantie – naar aanleiding van de inspraak – juist is beloofd om in overleg te gaan over oplossingen. Zo ga je niet met je burgers en ondernemers om.

**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Ook de redenen die worden aangevoerd om een andere afweging te maken kloppen niet. Het zou alleen gaan om een beperkte tijdsduur van hinder voor met name vertrekkend verkeer. Dat is niet waar omdat ook de rotonde geblokkeerd zal raken, zodat zowel komend als vertrekkend verkeer zal worden geblokkeerd. Verder wordt beweerd dat de Hornbach-vestiging maar in geringe mate bijdraagt aan de verkeersdruk. Terwijl nu juist een en andermaal naar voren is gebracht dat de wachttijden met wel 25% oplopen. Dat gegeven is ook niet in geschil. Van de problematische 88 seconden wachttijd gaan we naar een onacceptabele 111 seconden. De in Nederland gangbare standaardnorm die niet mag worden overschreden is de norm van 90 seconden. Die wordt hier dus wel zeer ruim overschreden.

Tot slot wordt in de zienswijzennota nog opgemerkt dat de rapporten van een worst-case-scenario uitgaan. Verzuimd wordt daarbij te vermelden dat het uitgaan van kengetallen en het hanteren van een norm die niet mag worden overschreden in een maximale situatie, de gangbare onderzoeksmethode is. Normaal wordt aan een overschrijding van de norm van 90 seconden wachttijd de consequentie verbonden dat eerst maatregelen moeten worden getroffen voordat verkeer kan worden toegevoegd. Dat geldt voor iedereen en dus ook voor Hornbach.

In de zienswijzennota wordt wel toegegeven dat met dit bestemmingsplan vooruit wordt gelopen op de toetsing aan een andere norm die men kennelijk nu wel wil hanteren: de norm dat er geen onaanvaardbare invloed mag ontstaan op achterliggende kruispunten. Uit de zienswijzennota volgt dat die norm nu niet wordt gehaald, althans een toetsing onmogelijk is, omdat daar nog geen onderzoek naar is gedaan: *“Er wordt op dit moment gewerkt aan een IP voor de rotonde, in het kader van dat plan worden een aantal maatregelen opgenomen die de verkeersdoorstroming zullen bevorderen. Daarnaast geldt dat de verkeerssituatie zal worden gemonitord en dat, indien noodzakelijk, maatregelen zullen worden genomen die een dergelijke terugslag voorkomen.”* Op z'n minst zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan uit toereikend onderzoek moeten blijken

dat geen invloed ontstaat op achterliggende kruispunten en indien dat wel het geval is, welke concrete maatregelen worden getroffen om die gevolgen alsnog te mitigeren. Dat is natuurlijk ook van belang om de kosten daarvan te kunnen verhalen op Hornbach, de veroorzaker van het probleem. Ook is het van belang dat nader onderzoek wordt gedaan omdat het Rotterdamse mobiliteitsbeleid nog een andere norm bevat, namelijk dat het niet de bedoeling is dat de gemiddelde



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

rijsnelheid op bepaalde trajecten onder de 20km/u zakt (p. 12 en p.16 van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam goed bereikbaar door ruimte voor gezonde en actieve mobiliteit c.q. UMPR 2021). Wanneer de wachttijden oplopen verlaagt dat de gemiddelde rijsnelheid en dan komt ook de vraag in beeld of de route 'Dorpsweg', waarvan de Groene Kruisweg een onderdeel uitmaakt, nog wel voldoende doorstroomt (p.46 van het 'Stedelijk verkeersplan Rotterdam 2016-2030+'). Laat staan dat dit de gewenste 'aantrekkelijke stedelijke route' wordt. Deze ontwikkeling is daarmee rechtsreeks in strijd. Onderzoek zal moeten uitwijzen of dat zodanig is dat de norm niet meer wordt gehaald.

Dat het niet is toegestaan een bestemmingsplan vast te stellen als niet is onderzocht of aan de normen kan worden voldaan (in dit geval de norm dat er geen invloed op de achterliggende kruispunten mag ontstaan en dat de gemiddelde snelheid op bepaalde trajecten niet onder de 20 km/uur mag zakken) blijkt trouwens ook uit jurisprudentie: ECLI:NL:RVS:2019:868.

Compensatie ruimte voor bedrijvigheid

Zowel de ondernemers als de provincie hebben gewezen op de strijd van het bestemmingsplan met artikel 6.12 van de Omgevingsverordening. Het verlies van 4 hectare categorie 3.2 bedrijvigheid moet worden gecompenseerd. In de zienswijzennota wordt een beroep gedaan op een niet nader genoemd onderzoek dat zelfs zou wijzen op overaanbod van deze categorie 3.2 bedrijvigheid. En daarom zou compensatie niet nodig zijn. Uit de MRDH Strategie Werklocaties 2019-2030 blijkt het tegendeel. Voor de sectoren logistiek en industrie is nog een extra regionale uitbreidingsvraag berekend van 357 hectare tot 2030 en 503 hectare tot 2035. Omdat er ook nog vervangingsvraag is, is een totale behoefte van 614 hectare berekend. Hoe komt men erbij dat een beroep kan worden gedaan op de uitzondering van de compensatieplicht van artikel 6.12

Omgevingsverordening?¹ In de MRDH Strategie Werklocaties 2019-2030 wordt de disbalans in bedrijventerreinen met hogere milieucategorieën nog eens benadrukt.²

Zelfs als alleen naar de Linkermaasoever wordt gekeken is er geen overaanbod aldus pagina 32

van de MRDH Strategie Werklocaties 2019-2030: *Kwantitatief is er een redelijke match in vraag en aanbod op de Linkermaasoever.* Ook de verwijzing naar Kickersbloem 3 waar nog 18 hectare zou liggen die als compensatie kan dienen gaat niet op. Uit de MRDH Strategie Werklocaties 2019-2030



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

(wederom pagina 32) blijkt dat dit terrein al voor andere compensatie doeleinden wordt ingezet:

Het aanbod aan klassiek kleinschalige bedrijventerreinen is noodzakelijk om aan de vervangingsvraag door transformatie te kunnen beantwoorden. In het industrieel werkmilieu is het aanbod lager dan vraag. Kickersbloem 3 (Hellevoetsluis) sluit niet aan op de vraag naar dit type werkmilieu. Het terrein heeft nu daarom deels profiel klassiek kleinschalig en accommodeert de vervangingsvraag uit Hellevoetsluis. Kickersbloem 3 accommodeert op Voorne Putten zowel de vraag naar klassiek kleinschalige bedrijfsruimte als logistieke bedrijven.

Dat onderstreept alleen maar dat de eis van compensatie serieus moet worden genomen en Kickersbloem kan voor deze compensatie al niet worden ingezet. Daarvoor moet eerst nieuw bedrijventerrein positief worden bestemd. Overigens is de noodzaak van compensatie alleen maar groter geworden. In de bedrijventerreinenstrategie van september 2020 heeft de provincie opgetekend dat de MRDH de afgelopen jaren een veel hogere uitgifte had dan geraamd: de

behoefte aan werklocaties blijkt groter dan geraamd. Het argument dat Hornbach een 2^e hands autohandel annex autosloper vangt en de

compensatie van zwaardere bedrijvigheid daarmee een theoretische discussie is kan enkel ridicul worden genoemd. Natuurlijk wordt de compensatie eis niet gezien vanuit hetgeen daadwerkelijk is gevestigd, maar vanuit hetgeen planologisch mogelijk is. De hele strategie werklocaties is opgezet vanuit planologische mogelijkheden. Die planologische mogelijkheid gaat hier verloren met de vestiging van Hornbach.

Bedrijventerrein wordt opgeofferd voor detailhandel.

Er kan geen andere conclusie worden getrokken dan dat in strijd met de waarheid het standpunt wordt ingenomen dat compensatie van de hogere milieucategorie gronden die hier voor Hornbach worden ingezet niet nodig zou zijn.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De eerste stap bij een goede toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking is het bepalen van het verzorgingsgebied. Daar gaat het al mis. In de zienswijzenota wordt het overgelegde rapport van Ecorys niet betwist voor wat betreft de vaststelling van het verzorgingsgebied. Wel wordt beweerd dat de bestaande bouwmarkten en tuincentra aan de randen van het verzorgingsgebied niet helemaal mee zouden mogen tellen. Feit is dat STEC ze helemaal buiten beschouwing heeft gelaten en feit is ook dat de betreffende bouwmarkten en tuincentra binnen het verzorgingsgebied gelegen zijn.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Deze foutieve handelswijze leidt tot een volstrekt verkeerde aanname van de behoefte.

Maar ook aan de kant van de harde plancapaciteit – de bestaande mogelijkheden om bouwmarkten en tuinentra te realiseren – gaat het mis. Door deze harde plancapaciteit niet systematisch in beeld te brengen wordt in strijd met vaste jurisprudentie gehandeld: ECLI:NL:RVS:2016:24, ECLI:NL:RVS:2019:1668 en ECLI:NL:RVS:2020:1666.

¹ Zie pagina 28 en 29 van
MRDH Strategie
Werklocaties 2019-030 ²
Zie pagina 37 MRDH
Strategie Werklocaties
2019-2030

Alle andere conclusies die worden getrokken borduren voort op het te kleine verzorgingsgebied dat is gehanteerd en de onderschatting van de harde plancapaciteit.

Dat geldt ook voor de bewering dat Hornbach een kwalitatief gat vult. Dat is helemaal niet zo. Hornbach is wel groter dan andere aanbieders, maar biedt helemaal niet meer service en uiteindelijk ook geen breder assortiment. De bestaande bouwmarkten en groothandels (die ook ZZP'ers beleveren) voorzien uitstekend in de behoeften.

Tot slot nog een opmerking over de behoefte ontwikkeling in het algemeen. De Corona-crisis heeft een sterk negatief effect op de behoefte aan winkellocaties. Als de politiek daar nu geen rekening mee houdt en pas op de plaats maakt met nieuwe ontwikkelingen dan is het leed niet te overzien. De politiek wordt vaak verweten achter de feiten van de marktontwikkelingen aan te lopen en dat is soms ook onvermijdelijk. Maar de Corona-crisis is zo evident dat het van bestuurlijke onkunde zou getuigen als niet eerst wordt gekeken naar de werkelijke gevolgen van deze crisis voor de detailhandel. Ik merk hierbij op dat de provincie (als het gaat om werklocaties) al heeft aangegeven tot actualisatie vanwege de corona-crisis over te gaan. Dat zou Rotterdam dus ook moeten doen.

Conclusie



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Omwonenden, ondernemers en ook de provincie worden niet serieus genomen. Op zijn minst zal het huiswerk voor wat betreft de aspecten verkeer, compensatie van bedrijventerrein en de Ladder voor duurzame verstedelijking overgedaan moeten worden. Dit ontwerpbestemmingsplan is niet voldoende onderbouwd om door de gemeenteraad te worden vastgesteld.

Hoogachtend,

David (D.H.) Nas

Schriftelijke insprekbijdrage zienswijze 2 VVGB Downtown:

Namens de realisator van de Cooltoren, Ballast, (Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Speciale Projecten B.V.) richt ik graag kort het woord tot u.

De besluiten Downtown maken de bouw en realisatie van nóg een woontoren van 75 meter in het Baangebied mogelijk. In de zienswijze van Ballast zijn zorgen geuit over de bouwlogistiek, huisvesting en veiligheid van de gelijktijdige bouw en realisatie van Project Cooltoren, Downtown en Baantoren. Met Maasbode erbij, gaat het om in totaal vier complexe omvangrijke bouwprojecten die (nagenoeg) gelijktijdig gerealiseerd zouden moeten worden op korte afstand van elkaar in een binnenstedelijk gebied.

Uit de concept-beantwoording van de zienswijzen blijkt dat de door Ballast aangegeven punten worden afgedaan als enkel een uitvoeringsaspect. In reactie op de zienswijze van Ballast wordt opgemerkt dat er een Masterplan door de bouwers van de verschillende projecten in ontwikkeling is. Van een Masterplan, waarbij alle zorgen omtrent bouwlogistiek, huisvesting, veiligheid van de bouwplaats inclusief omgeving en planningsaspecten zijn



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

opgelost, is echter in het geheel (nog) geen sprake. Vanaf november 2020 hebben er enkele gesprekken plaatsgevonden met nog geen zicht op consensus tussen de verschillende bouwers/ ontwikkelaars. Sterker nog, de afspraken zijn vooralsnog spaak gelopen.

Ballast verwacht met de bouwer van Downtown, Stebru, tot werkbare afspraken te kunnen komen, welke voor de indiening van de aanvraag voor een bouwplaatsvergunning¹ Downtown uitgewerkt moeten worden en beslag dienen te krijgen in een Bouwveiligheidsplan. Zou ook nog project Baantoren op korte termijn vergund gaan worden en van start gaan, dan levert dat echter grote problemen op voor de uitvoering van o.a. Project Cooltoren. Baantoren is daarmee echt een woontoren te veel om op korte termijn van start te laten gaan. Ballast hecht eraan dat hier op deze plaats nogmaals te benadrukken.

Ballast wil niet koste wat kost de bouw van de andere woontorens tegen houden, maar wel aandacht en detailniveau van de afspraken die ten aanzien van bouwlogistiek, huisvesting, veiligheid van de bouwplaats inclusief omgeving en planningsaspecten nodig zijn. Het Bouwbesluit borgt ook dat de veiligheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden dient te worden betrokken bij de verlening van een omgevingsvergunning. Ballast wijst in dit verband de gemeente dan ook op haar taak om (ook) de bouwveiligheid van de realisatie van de woontorens ter plaatse te borgen. En daarbij niet omwille van de wens op korte termijn zoveel mogelijk woningen te realiseren in Rotterdam, vier complexe en omvangrijke bouwprojecten

¹ Vergunning gebruik van de weg voor (bouw)werkzaamheden op grond van de Algemene Plaatselijke

Verordening.

op korte afstand gelijktijdig te laten bouwen zonder nadrukkelijk bij het bouwveiligheidsaspect stil te staan.



**Hoorzitting bestemmingsplannen Driemanssteeweg 15 en Prinsenmolen en
Voorgenomen definitieve verklaring van geen bedenkingen Woontoren
Downtown**

Gelet hierop kan Ballast dus geen goedkeuring geven aan het Masterplan in relatie tot de realisatie van de Baantoren. Tegen de verlening van de omgevingsvergunning Downtown heeft Ballast geen bezwaar. Daarbij rekent Ballast wel op een goede afronding van de afspraken met de gemeente en de bouwer van Downtown.

Dank voor uw aandacht.

Houthoff

mr. M.C.T.M. Sonderegger

