

AANGETEKEND

Gemeente Rotterdam
De subcommissie bestemmingsplannen
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

datum: 6 april 2021
onze referentie: 73164 - Ondernemers Rotterdam/Hornbach
documentnummer: DMS73164-1158541605-750
uw referentie: Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Driemanssteeweg 15
behandeld door: mr. D.H. Nas, advocaat
T rechtsreeks: +31 (0)24-381 14 05
F rechtsreeks: +31 (0)24-381 14 42
e-mail: d.nas@pvdb.nl
per e-mail: m.nanlohy@griffie.rotterdam.nl

SCHRIFTELIJKE INSPREEKREACTIE HOORZITTING 13 APRIL 2021

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 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.

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 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 (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 vervangt en de compensatie van zwaardere bedrijvigheid daarmee een theoretische discussie is kan enkel ridicuul 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. Deze foutieve handelwijze leidt tot een volstrekt verkeerde aanname van de behoefte.

Maar ook aan de kant van de harde plancapaciteit – de bestaande mogelijkheden om bouwmarkten en tuincentra 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 2019-2030

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 nieuwe 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

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