

Beantwoording Zienswijzen bestemmingsplan Codricoterrein 17.9.2024
Terugkoppeling op beantwoording zienswijzen van reclamanten 7 en 9

Uitleg kleur codering document:

De punten 1-7 zijn afkomstig uit het document Beantwoording zienswijzen.

De geel gearceerde tekst geeft de reactie van de reclamant 7 + 9 aan op de zienswijze van de gemeente

A : Verkeer en parkeren

Door verschillende reclamanten is een zienswijze ingediend met betrekking tot het aspect verkeer en parkeren. Het gaat om reclamanten 3, 4, 6, 7, 9, 11, 13, 14, 17, 22, 23 en 24. De inhoud van de zienswijzen per reclamant is niet geheel identiek, maar komen grotendeels wel met elkaar overeen. Hierna worden de te onderscheiden thema's opgesomd:

1. Verkeersafwikkeling. De ontwikkeling heeft tot gevolg dat de verkeersdrukte toeneemt en onveilige verkeerssituaties veroorzaken. In de notitie verkeersafwikkeling is geen rekening gehouden met andere nieuwbouwplannen in de omgeving.

Reactie

We begrijpen de zorgen omtrent de toename van de verkeersbewegingen. De nieuwbouwonwikkeling gaat inderdaad gepaard met extra verkeersbewegingen. De gemeente heeft een woningbouw- en verstedelijkingsopgave en vult deze opgaven in langs de lijnen zoals vastgesteld in de Rotterdamse Omgevingsvisie (Rotterdam Veranderstad). Eén van de pijlers uit de omgevingsvisie is die van 'goede groei' binnen de bestaande stad. Daarnaast zet de gemeente in op een binnenstad op twee oevers - waarbij het Rijnhavengebied het hart van de zuidelijke binnenstad vormt. In het kader van goede groei en planonderbouwing zijn verkeersbewegingen als gevolg van de bouwplannen in en rond Katendrecht - inclusief de ontwikkeling van het Codrico terrein - onderzocht middels verkeersmodelonderzoek (dit onderzoek is toegevoegd aan bijlage 5 van de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan). Aanvullend op de planonderbouwing voor het ontwerpbestemmingsplan, is door de gemeente gewerkt aan (gedetailleerder) microsimulatie-onderzoek, uitgevoerd door RHDHV, waarin verkeersaantallen uit het verkeersmodel zijn geprojecteerd op de twee verkeerslicht geregelde kruispunten van de Hillelaan (zie ook de reactie onder punt A.2). Beide onderzoeken concluderen dat aanpassing van het kruispunt noodzakelijk is voor een ordentelijke verkeersafwikkeling. De uitvoering van deze verkeersmaatregel zal uiterlijk plaatsvinden nadat de bouwplannen op Katendrecht zijn gerealiseerd.

Onderzocht zijn

zowel de aanbeveling uit de onderbouwing voor het bestemmingsplan van het Codrico

terrein (extra opstelstrook op de Hillelaan) als het terugbrengen van de eerder aanwezige linksafstrook op de Brede Hilledijk (Katendrecht uit). Aanvullend op deze maatregelen voor een ordentelijke verkeersafwikkeling bij de planontwikkeling op Katendrecht, heeft de gemeente de ambitie om de verkeersveiligheid op het kruispunt te verbeteren door het opheffen van de reeds aanwezige deelconflicten (deelconflict betekent gelijktijdig groen van rechtsafslaand autoverkeer en voetgangers en fietsers). Voor de deelconflicten is nog nader onderzoek nodig zodat duidelijk wordt, welke wijzigingen aan het kruispunt uitgevoerd dienen te worden in samenhang tot de verkeersregeling.

Aan de hand van het functieprogramma is de verkeersaantrekkende werking van de maximaal planologische mogelijkheden bepaald. Hierbij is rekening gehouden met standaard kengetallen en de reducties die kunnen worden toegepast vanwege het toepassen van deelmobiliteit, ligging bij metrostation, MaaS en de vrijstelling voor commerciële functies. Daaruit volgde dat de verkeersaantrekkende werking behorend bij dit programma lager is dan waar in de berekeningen (conform de uitgangspunten van het regionale verkeersmodel) van is uitgegaan. Dit is te verklaren doordat het model niet standaard rekening houdt met de beperkingen die aangebracht worden voor parkeren (het toepassen van de reducties in verband met deelmobiliteit, ligging bij metrostation en MaaS en de vrijstelling voor commerciële functies). Hierdoor gaat de verkeersgeneratie uit het verkeersmodel uit van een worst-case scenario, omdat we door de relatief lage parkeereis minder verkeer in de praktijk verwachten. Zoals onder A.3 wordt toegelicht wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van het gemeentelijk parkeerbeleid. Er wordt tevens voorgesteld om via een ambtshalve wijziging in de planregels vast te leggen dat er maximaal 452 parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden. Door het maximale aantal parkeerplaatsen vast te leggen, zal de verkeersaantrekkende werking nooit hoger zijn, dan waar in de onderzoeken vanuit is gegaan.

De verkeersmodelstudie die onderdeel uitmaakt van de planonderbouw van de Codrico ontwikkeling is gebaseerd op regionaal verkeersmodel V-MRDH in planjaar 2030. In planjaar 2030 bevat het verkeersmodel de verschillende bouwplannen in de nabije omgeving, zoals gebiedsontwikkeling Rijnhaven en de andere plannen op de Pols van Katendrecht. Dit planjaar omvat zowel de plannen op de Pols waarvan reeds een bestemmingsplan is vastgesteld, als de overige plannen waar op dit moment de planvorming nog van loopt. Er is dus, anders dan dat reclamanten stellen, in de notitie verkeersafwikkeling wel rekening gehouden met andere nieuwbouw ontwikkelingen in de omgeving.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel ongegrond te verklaren, te weten 4.8, 14.12, 17.4.1, 17.4.5.

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Zienswijzen kunnen naar onze mening niet ongegrond worden verklaard daar er in het rapport van Royal Haskoning DHV (RHDHV) duidelijk aangegeven is dat er in de simulatiestudie geen rekening gehouden is met

Commentaar [HS1]: Bij alle reacties aangepast in meervoud

groei of krimp van het aantal fietsers of voetgangers. Gezien het feit dat er een enorme reductie op parkeerplaatsen is toegepast, waarbij de niet-woonfuncties geheel uitgesloten zijn, zal er juist sprake zijn van een enorme groei van het aantal voetgangers en fietsers.

De plannen zijn met name gericht op de Rijnhaven en de Pols. Over de overige projecten op Katendrecht wordt niets gezegd (bijv Scharnier, Landverhuizers museum, Cargill/Dansschool)!

Er wordt voor de verkeersaantrekkende werking alleen uitgegaan van beschikbare parkeerplaatsen. Door het grote gebrek aan parkeerplaatsen zullen er dan ook veel meer andere verkeersbewegingen zijn, daar er hierdoor bovengemiddeld gebruik gemaakt zal gaan worden van bezorgdiensten, taxi's/uber, deelscooters etc. Aangezien Katendrecht aantrekkelijker en als "het nieuwe centrum van Rotterdam" wordt gemaakt heeft dit juist een aantrekkende werking op extra derden/bezoekers

Het project Codrico zal in verschillende fases worden gebouwd (einddatum +/- 2028/2030) De gemeente heeft aangegeven dat zij pas aan het eind van het project de verkeersmaatregelen zullen worden gerealiseerd. Dus zal het de komende jaren het een enorme verkeerschaos worden!(consequenties voor o.a. veiligheid, ambulances, brandweer)

2. Afwikkeling kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk. Het kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk kan in de huidige vorm de verwachte verkeersstromen voor 2030 niet goed afwikkelen. Uit de beschrijving komt niet naar voren hoe de verkeerssituatie daadwerkelijk verbeterd gaat worden. Er is gekozen om zoveel mogelijk woningen te realiseren zonder rekening te houden met de directe omgeving (Landverhuizersmuseum/toename bezoekers aan Katendrecht).

Reactie

We begrijpen de zorgen omtrent de afwikkeling van het verkeer via het kruispunt Hillelaan

- Brede Hilledijk, zie ook de reactie met betrekking tot verkeersafwikkeling onder punt

A.1.

Het verkeerskundig (COCON-)onderzoek dat is aangehecht als bijlage 5 bij het ontwerpbestemmingsplan, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, concludeert dat aanpassing van het kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk noodzakelijk is voor een ordentelijke verkeersafwikkeling en adviseert deze problematiek te verhelpen met een extra opstelstrook voor rechtdoorgaand autoverkeer op de noordtak (Hillelaan). Met deze ingreep wordt een significante verbetering gerealiseerd in de benodigde cyclustijd van de verkeersregeling en daarmee een ordentelijke verkeersafwikkeling. De gemeente heeft parallel aan het onderzoek van Goudappel Coffeng een gedetailleerder microsimulatieonderzoek laten uitvoeren door bureau Royal HaskoningDHV, waarin zowel deze ingreep alsook andere aanpassingen zijn onderzocht. In deze studie wordt bevestigd dat kruispuntaanpassing noodzakelijk is en de strook op de Hillelaan (variant 2) inderdaad één manier is om de verkeersafwikkeling op orde te brengen. Het voorstel is om het onderzoek toe te voegen als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan. Daarmee worden de uitkomsten van dit onderzoek ook voor eenieder inzichtelijk. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen onder 5.10.

In de studie bleek echter dat het toevoegen van een linksaf opstelstrook op de westtak van het kruispunt (Brede Hilledijk) in combinatie met aanpassing van de strookindeling op de oosttak (ook Brede Hilledijk) tot betere afwikkelingsresultaten leidt (variant 1). Deze maatregel houdt echter in dat het herintroduceren van een deelconflict (gelijktijdig groen van rechtsafslaand autoverkeer en overstekende voetgangers en fietsers) op de oosttak voor rechtsafslaand verkeer. Om deze verslechtering ten aanzien van verkeersveiligheid tegen te gaan kan aanvullend een extra opstelstrook gemaakt worden op de oosttak, zodat elke rijrichting een eigen opstelstrook beschikbaar heeft.

Voor de planonderbouwing van het voorliggend (ontwerp)bestemmingsplan is het realiseren van een extra linksaf opstelstrook op de westtak van de Brede Hilledijk noodzakelijk. Deze maatregel is planologisch, ruimtelijk en financieel mogelijk. Daarnaast is vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen het gewenst om ook een extra opstelstrook te realiseren op de oosttak van de Brede Hilledijk. Beide zijn ruimtelijk inpasbaar en zorgen tezamen voor een ordentelijke verkeersafwikkeling door de toename van alle bouwontwikkelingen in Katendrecht. Aanvullend op deze twee aanpassingen heeft de gemeente de ambitie om de verkeersveiligheid op het kruispuntencomplex van de Hillelaan verder te verbeteren door het opheffen van de overige aanwezige deelconflicten in de verkeersregeling. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig, wat dit aan fysieke of regeltechnische wijzigingen vraagt bij de kruispunten.

Aanvullend op deze maatregelen voor een ordentelijke verkeersafwikkeling bij de planontwikkeling op Katendrecht, heeft de gemeente de ambitie om de verkeersveiligheid op het kruispunt te verbeteren. Dit wil de gemeente doen door het opheffen van de deelconflicten (deelconflict betekent gelijktijdig groen van rechtsafslaand autoverkeer en voetgangers en fietsers) die op dit moment al aanwezig zijn in het huidig kruispuntontwerp. Voor de deelconflicten is nog nader onderzoek nodig zodat duidelijk wordt, welke wijzigingen aan het kruispunt uitgevoerd dienen te worden in samenhang tot de verkeerslichtenregeling. Hiervoor geldt dus dat verkeersveiligheid op het kruispunt de aandacht van gemeente heeft, maar het maakt geen onderdeel uit van dit ontwerpbestemmingsplan. Hiervoor is zoals toegelicht van belang dat het verkeer op een ordentelijke manier wordt afgewikkeld, hetgeen is aangetoond.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel ongegrond te verklaren, te weten 7.8, 17.4.3.

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Deze zienswijzen kunnen naar onze mening niet ongegrond worden verklaard omdat er zowel in het rapport van Goudappel Coffeng als in het rapport van RHDHV geen rekening gehouden wordt met de toename van het aantal fietsers en voetgangers. Tevens is het niet duidelijk of er al dan niet rekening gehouden is met de toename van (deel)scooters etc..

Het hebben van de ambitie is op zich leuk maar wat nodig is, zijn concrete maatregelen. Voor wat betreft de verkeersveiligheid en ook punt 2 verkeersafwikkeling moet daarnaast opgemerkt worden, dat de bereikbaarheid/verkeersstromen van en naar de fietsparkeerplaatsen (totaal 4.385 fiets parkeerplaatsen) voor ons niet duidelijk zijn en roept dit dus ook nog vragen op. (herkenbare fietspaden?)

3. Oplossingen verkeer- en parkeerdruk en bereikbaarheid wijk. De impact van de verkeers- en parkeerdruk en de bereikbaarheid van de wijk is onvoldoende inzichtelijk gemaakt. De oplossingen zijn niet concreet en er wordt uitgegaan van gewenst gedrag van de toekomstige bewoners, wat in de praktijk niet realistisch is. De veiligheid van de woonomgeving wordt daardoor aangetast. Het onderwerp mobiliteit wordt voor het bestemmingsplan alleen beoordeeld ten aanzien van haar relatie met de verkeersbewegingen over de Brede Hilledijk/Veerlaan. Aangedragen wordt dat het bestemmingsplan op dit punt niet zorgvuldig beoordeeld in het perspectief van haar directe omgeving.

Reactie

Zie eerdere reactie met betrekking tot verkeersafwikkeling onder punt A.1. Er worden 367 parkeerplaatsen gerealiseerd voor het programma dat wordt toegevoegd voor deze ontwikkeling. Dit aantal is voldoende om een passende parkeeroplossing te bieden voor het programma dat met deze ontwikkeling wordt toegevoegd. Op en rond Katendrecht is betaald parkeren aanwezig. Gebruikers en bewoners van nieuwbouwontwikkelingen worden conform de beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 en het Uitvoeringsbesluit parkeren uitgesloten van het recht op een vergunning voor straatparkeren. Straatparkeerders vallen daarmee in het betaald parkeer-regime. In de directe omgeving is hoogwaardig openbaar vervoer in nabijheid, evenals meerdere openbare parkeergarages. De ontwikkeling van het Codrico terrein en het Rijnhavengebied maken onderdeel uit van de binnenstad op de zuidoever die de omgevingsvisie omschrijft. De gemeente zet middels mobiliteitsbeleid en omgevingsvisie in op meer verplaatsingen naar de binnenstad te voet, met de fiets of het OV en met de auto via de P+R's aan de randen van de stad.

Verder wordt opgemerkt dat met een ambtshalve wijziging wordt voorgesteld om het maximale aantal parkeerplaatsen (te weten 452) in de planregels op te nemen, om zodoende te borgen dat er nooit meer parkeerplaatsen dan wenselijk wordt geacht worden gerealiseerd. Op deze manier wordt extra gewaarborgd dat de verkeersaantrekkende werking beperkt blijft. Hiervoor wordt verwezen naar punt 4.2 in de Nota van wijzigingen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel ongegrond te verklaren, te weten 9.2, 23.7.

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Ook deze zienswijze kan naar onze mening niet ongegrond worden verklaard omdat er uitgegaan wordt van gewenst gedrag wat via het simpelweg niet realiseren van parkeerplaatsen werkelijkheid moet gaan worden.

Op dit moment neemt het autobezit alleen maar toe en door de bezuinigingen op openbaar vervoer en het duurder worden van openbaar vervoer zal dit ook niet snel anders worden. Er komt dus een enorme druk op de beschikbare ruimte in de openbare parkeergarages, waarvan de garage van de Fenix al veel abonnementhouders heeft omdat deze bewoners geen eigen parkeerplaats hebben. Wat gaat deze extra druk betekenen voor de prijsstelling, weinig aanbod-veel vraag.

Tevens is niet aangegeven hoe bewoners en overige gebruikers van Codrico gebruik gaan maken van de parkeerplaatsen, gaat dit op basis van abonnementen en is er dan ook sprake van beschikbaarheid voor bezoekers?

In het verlengde hiervan zal dus ook het straat parkeren extra druk gaan ondervinden. Volgens mij kunnen ook alle bewoners (dus ook de toekomstige) bezoekerspassen aanvragen bij de gemeente. Dus de beschikbare ruimte voor vergunninghouders wordt echt krap. Op deze manier wordt de wijk juist ook voor mensen die er al heel lang wonen steeds onaantrekkelijker en moeilijk gemaakt.

Ook het buitenbeschouwing laten van winkels, culturele voorzieningen en horeca is niet realistisch, zeker in combinatie met de stapeling van alle andere reducties. Alleen al de medewerkers van horeca hebben vaak te maken met werktijden waardoor er geen gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer.

Parkeerdruk:

Per adres heb je de mogelijkheid om een parkeervergunning voor bezoekers aan te vragen (gratis) Men krijgt dan 3.000 eenheden per kalenderjaar (1 eenheid is 10 minuten) dit staat gelijk aan 500 uur parkeren op straat. De kosten hiervoor zijn 12 cent per 10 minuten > dus 72 cent per uur). Men zal dan de auto moeten parkeren in de wijk/ op straat.

Ter info:

Q park Rijnhaven berekent 4 Euro per uur met een max dagtarief van 25 euro.

Qpark Fenix berekent 4 Euro per uur met een max dagtarief van 29 euro.

Parkeren op straat in Katendrecht 3 euro per uur

In het Codrico plan is het voorstel om 1550 adressen te realiseren. Worst case: als iedereen een vergunning voor bezoekers aanvraagt, hebben we het over 775.000 uur die geparkeerd kan worden in de wijk Katendrecht/op straat.

Dit zal de parkeerdruk in de wijk ernstig negatief beïnvloeden

adres	parkeeruren beschikbaar per adres per jaar	gemiddeld (in uren) per dag beschikbaar voor parkeren (365 dagen per jaar)	Stel een gemiddeld bezoek duurt 4 uur; hoeveel parkeeracties zullen er plaatsvinden per dag
1	500	1.37	0.34
1,550	775.000	2.123	531

4. Bereikbaarheid parkeergarage. Onduidelijk is hoe de verkeersstromen lopen naar de parkeerplaatsen in de garage. De toegang naar de parkeergarage van het Veldblok valt gedeeltelijk samen met de toegang naar Q-park Fenix.

Reactie

De bereikbaarheid van de parkeergarage van het Veldblok vraagt inderdaad nadrukkelijk om aandacht. De wijze van ontsluiting van de parkeergarage is onderdeel van de verdere

uitwerking van de plannen en maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

De stalling onder het Veldblok wordt ontsloten met een hellingbaan, die vanaf de Veerlaan te bereiken is (ongeveer ter hoogte van huidige inrit fabriek). Deze sluit niet aan op de in/uitgang van Q-park Fenix, waardoor een potentieel conflict (in verkeersstromen) niet aan de orde is.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel ongegrond te verklaren, te weten 7.5, 14.13, 17.4.7.

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Ook het ongegrond verklaren van deze zienswijze is naar onze mening onterecht omdat de invloed van de toename aan de verkeersbewegingen door de concentratie van het aantal parkeerplaatsen in deze parkeergarage in combinatie met de reeds aanwezige parkeergarage en de toename aan fietsers en voetgangers, ook richting het nieuwe landverhuizersmuseum, niet is onderzocht.

De Veerlaan is al vrij smal en er zal dus een extra toerit moet worden aangelegd (om via het Veldblok de garage in te rijden) wat dus weer ten koste gaat van het kleine beetje groen/openbare buitenruimte. En de veiligheid fietsers/voetgangers.

5. Bevoorrading. In de rapportage van Goudappel Coffeng is niet terug te vinden welke invloed de verkeersbewegingen zullen hebben met betrekking tot de bevoorrading, pakket service, externe onderhoudsdiensten, leveranciers voor horeca, hotel, kantoren en winkels. Er is geen ruimte voor het parkeren van onderhoudsbusjes en mantelzorgers.

Reactie

Logistieke verkeersbewegingen vragen inderdaad ook om aandacht. Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng dat is toegevoegd aan het (ontwerp)bestemmingsplan (bijlage 5) is opgesteld op basis van het regionale V-MRDH verkeersmodel. Het regionaal V-MRDH verkeersmodel maakt de verkeersgeneratie als gevolg van een ontwikkeling inzichtelijk en houdt hierbij rekening met logistieke beweging. Dit betekent dat er dus niet enkel wordt gekeken naar de verkeersbewegingen van (personen)auto's in en naar het plangebied, maar ook naar verkeersbewegingen voor logistieke activiteiten. Verder biedt de buitenruimte voldoende ruimte om invulling te kunnen geven aan de logistieke behoefte van het gebied. De logistiek vormt onderdeel van het inrichtingsplan voor de buitenruimte van de totale gebiedsontwikkeling op de Pols. Het inrichtingsplan voor de buitenruimte is nog in planvorming en maakt geen onderdeel uit van dit (ontwerp)bestemmingsplan. De komende periode werkt de gemeente aan het inrichtingsplan waarbij omwonenden de gelegenheid wordt gegeven om hierop te reageren.

De ontwikkeling van het Codrico terrein voldoet aan de parkeernormering volgens de Beleidsregeling Parkeernormen. Voor onderhoud in en aan de panden op de Pols, bieden zowel de parkeergarages als de nog in te richten openbare ruimte plek.

In een het rapport van Goudappel Coffeng werd inderdaad nog niet expliciet ingegaan op het parkeren van onderhoudsbusjes en mantelzorgers. Daarom wordt voorgesteld om, in

aanvulling op het rapport, inzichtelijk te maken welke locaties (op maaiveld) gereserveerd zijn voor logistiek verkeer om te laden/lossen. Op deze plekken is ook ruimte voor grotere voertuigen. In de parkeergarage van het Wandblok is wel ruimte gecreëerd voor het ophalen van afval. Mantelzorgers kunnen gebruikmaken van de bezoekersparkeerplaatsen in de parkeergarages.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel gegrond te verklaren, te weten 7.10, 17.4.2, en het onderzoek van Goudappel Coffeng te vervangen door een nieuwe versie van het onderzoek waarin expliciet is ingegaan op de parkeerplaatsen die kunnen worden gebruikt voor de bevoorrading, onderhoudsbusjes en mantelzorgers. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen onder punt 2.3

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Nadere uitleg is hiervoor nodig daar het in de nieuwe versie Goudappel, die voor ons inzichtelijk is, niet expliciet ingegaan wordt op parkeerplaatsen voor bevoorrading, onderhoudsbusjes en mantelzorgers. Naast mantelzorgers zullen er ook plaatsen beschikbaar moeten zijn voor o.a. thuiszorg verleners. Tevens zullen er plaatsen in parkeergarages gereserveerd moeten worden voor (minder)invaliden die dus ook niet optimaal gebruikt kunnen worden. De groep ouderen zal toenemen en in combinatie met langer thuis wonen, de komende jaren sterk groeien.

Hiermee worden de omwonenden voor een voldongen feit geplaatst. In de verkeersmodellen is niet aangegeven om hoeveel parkeerplaatsen het moet gaan om dit op te vangen.

Ook neemt de schaarse buitenruimte/groen nog verder af, aangezien hier extra laad/los zones gecreeerd zullen worden

Het bouwprogramma van Codrico omvat naast 1550 woningen 32.500 m2 (commerciële ruimte kantoor/bedrijven/horeca/hotel/maatschappelijk/cultuur/detailhandel*) * hiervoor worden geen parkeerplaatsen aangelegd) Al deze ondernemingsvormen (bakker/slager/bloemenwinkel/ect..) zullen dus los van elkaar opereren en dus los van elkaar bediend worden door derden. Er is in de analyse van Goudappel geen rekening gehouden met de hoeveelheid verkeersbewegingen die dit met zich mee zal brengen.

Er wordt heel makkelijk opgemerkt, dat er in de openbare ruimte/maaiveld locaties voor laden en lossen worden gecreeerd. Het gaat dus hier om **vele honderden verkeersbewegingen per dag!** Er wordt nergens in het rapport van Goudappel genoemd hoeveel verkeersbewegingen men verwacht, op basis van onderzoek, eigen analyse of aannames. De gemeente gaat het inrichtingsplan maken zonder dat er inzage is om hoeveel verkeersbewegingen het gaat. De ruimte die hiervoor opgeofferd zal worden, gaat uiteindelijk ten koste van de openbare ruimte/groen hetgeen al beperkt aanwezig is!.

6. Parkeren brommers, scooters en motoren. In de analyse van Goudappel Coffeng m.b.t. de te realiseren parkeerplaatsen zijn brommers, scooters en motoren niet meegenomen.

Reactie

Nieuwbouwwontwikkelingen binnen de gemeente worden getoetst aan de beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Dat is ook voor de ontwikkeling van het Codrico terrein het geval. Deze regeling is openbaar toegankelijk te raadplegen en

stelt eisen aan autoplekken en diverse formaten fiets-achtigen (regulier formaat, beperkt afwijkend en sterk afwijkend formaat). Een sterk afwijkende plek is voldoende ruim bemeten voor een voertuig zoals bijvoorbeeld een scooter of bakfiets. In het ontwerp was hier reeds rekening mee gehouden, maar dit was nog niet expliciet in het rapport van Goudappel Coffeng opgenomen. Voorgesteld wordt om het rapport van Goudappel Coffeng (bijlage 5 van de toelichting) aan te passen, zodat hier wel expliciet op wordt ingegaan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel gegrond te verklaren, te weten 7.7, 14.14, 17.4.6, en het onderzoek van Goudappel Coffeng aan te vullen, zodat expliciet wordt ingegaan op parkeerplaatsen voor buitenmodel voertuigen.

Reactie : geen

7. Maximale mogelijkheden parkeerbalans. Bij het onderzoek naar de parkeerbehoefte is niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden.

Reactie

Het klopt dat de planologische mogelijkheden uit het (ontwerp)bestemmingsplan iets ruimer zijn dan het daadwerkelijke plan. Bij nieuwbouwontwikkeling in de gemeente Rotterdam is de beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 van toepassing. De ontwikkeling van het Codrico terrein is vormgegeven naar en getoetst aan het vigerend parkeernormenbeleid.

Indien noodzakelijk dan kan in de parkeergarage het maximaal aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd dat hoort bij de maximaal planologische invulling, zie ook het rapport van Goudappel Coffeng. In de planregels worden de maximaal te realiseren parkeerplaatsen binnen het plangebied vastgelegd, namelijk 452 (het aantal benodigde parkeerplaatsen inclusief reducties en zonder dubbelgebruik, zie ook het rapport van Goudappel Coffeng).

De toets aan het parkeernormenbeleid maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

De toets verloopt dan ook op basis van het ruimtelijk programma uit de omgevingsvergunning, in plaats van de planologische mogelijkheden uit het (ontwerp)bestemmingsplan. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen wordt aangetoond dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. De verdere uitwerking (waaronder de wijze van het gebruik van deelauto's) vindt dan ook plaats in het kader van de omgevingsvergunning. In dit specifieke geval wordt de omgevingsvergunningprocedure gecoördineerd met het bestemmingsplan. In dat kader is aangetoond dat voor het thans beoogde programma wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Indien het maximale toegestane programma in de toekomst gewenst is, dan dient op dat moment te worden aangetoond dat voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Aanvullend wordt verwezen naar de

reactie onder punt A.3.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen die betrekking hebben op dit onderdeel ongegrond te verklaren, te weten 14.11.

Daarnaast wordt voorgesteld een aantal zienswijzen die zien op mobiliteit in de brede zin ongegrond te verklaren, met een verwijzing naar een combinatie van A.1, A.2, A.3 en A.7, te weten 3.5, 4.7, 11.5, 12.3, 13.3, 24.8.

Onze reactie op bovenstaande punt is :

Ook het ongegrond verklaren van deze zienswijze is naar onze mening onterecht.

Inzet deelmobiliteit: Mobiliteits-correcties m.b.t. het aantal parkeerplaatsen

In de terugkoppeling van de gemeente wordt aangegeven: “De ontwikkelaar zal voordat de gebouwen in gebruik worden genomen een contract met een aanbieder van deelmobiliteit (deelauto's/Mobility as a service MAAS) moeten overleggen”. Dit is te vrijblijvend en inhoudelijk te beperkt! Als na bouw blijkt, dat er op voorwaarden van de ontwikkelaar geen contract te verkrijgen is, is dan een verplicht contract van de baan?

Wellicht goed om hierbij te vermelden, dat er een commercieel contract van minimaal 10 jaar aanwezig moet zijn, om gebruik te kunnen maken van de 20% mobiliteitsreductie

(bron: Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente rotterdam 2022)

Zie eerder reacties op gebied van parkeren.

Commentaar [HS2]: Lay out iets aangepast