Rotterdam, 9 maart 2021. 21bb002566

Aan:
de gemeenteraad

Onderwerp:
Vaststelling bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15".

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. De ingekomen zienswijzen 1.4. en 3.2. tegen het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" gegrond te verklaren.
2. De ingekomen zienswijzen 1.1., 1.2., 1.3., 1.5., 1.6., 1.7., 1.8., 2.1, 2.2., 2,3, 3.1. en 3.3. tegen het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" ongegrond te verklaren.
3. Kennis te nemen van de beantwoording van de zienswijzen 1.9. en 2.4.;
4. Het bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15", NL.IMRO.0599.BP2146Driemansst15-, met bijbehorende ondergrond o_NL.IMRO.0599.BP2146Driemansst15-, gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
5. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?
Het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" heeft van 23 oktober 2020 tot en met 3 december 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 3 zienswijzen ingekomen.

Uw raad wordt gevraagd het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:
Niet van toepassing.

Toelichting:

Aanleiding
Hornbach heeft het voornemen om nabij de entree van het bedrijventerrein Charloisse Poort een bouw- en tuinmarkt met drive-in en parkeerplaatsen te realiseren. In het geldende bestemmingsplan "Charloisse Lagedijk" is aan het betreffende perceel Driemanssteeweg 15 echter een bedrijfsbestemming toegekend die een dergelijke perifere detailhandelsfunctie niet toestaat.

Plangebied
Het bedrijventerrein Charloisse Poort ligt aan de zuidrand van het stadsdeel Charlois, daar waar de Groene Kruisweg aansluit op Rijksweg A15. Het bedrijventerrein kent één hoofdweg, de Driemanssteeweg, met aan weerszijden een brede variëteit aan bedrijven en enkele zijstraten. De locatie Driemanssteeweg 15 bevindt zich aan de westzijde, nabij de entree van het terrein.

Planbeschrijving
Het bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" maakt een (éénlaagse) bouwmarkt mogelijk met een bruto vloeroppervlak (bvo) van maximaal 10.500 m^2, een tuincentrum met een maximale oppervlakte van 4.600 m^2 bvo (bestaande uit een gebouw van maximaal 2.600 m^2 bvo, een overkapping van maximaal 750 m^2 bvo en een onoverdekte buitenruimte van maximaal 1.250 m^2 bvo), een drive-in met een oppervlakte van 5.300 m^2 bvo en niet-zelfstandige horeca met een maximale oppervlakte van 250 m^2 alsmede de daarbij behorende parkeerplaatsen.
Een deel van de parkeerplaatsen bevindt zich op maaiveldniveau, de overige parkeerplaatsen komen op het dak van de bouwmarkt. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is de totale parkeervraag 376 parkeerplaatsen. Het totale parkeeraanbod dat gerealiseerd wordt op eigen terrein bedraagt 578 parkeerplaatsen, waarmee het parkeeraanbod ruim voldoende is om te voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

De locatie voor de bouw- en tuinmarkt met drive-in en parkeerplaatsen betreft een zichtlocatie langs Rijksweg A15, op het bedrijventerrein Charloisse Poort. Op het bedrijventerrein zijn diverse bedrijven gevestigd die actief zijn in transport en logistiek en kleinschalige bedrijvigheid. Ook is een aantal vestigingen vertegenwoordigd met een detailhandelsfunctie voor keukens, badkamers of bouwmaterialen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit eenduidige volumes met een representatieve zijde naar het openbaar gebied, in de vorm een showroom en/of kantoor.
In de directe omgeving van het plangebied, Driemanssteeweg 15, is vooral sprake van auto- en truckdealers. Het terrein zelf heeft momenteel eenzelfde functie en dient hoofdzakelijk voor de stalling van auto's voor de verkoop. Op het terrein is momenteel autohandelaar Jet Cars B.V. gevestigd.

Milieu
Voor de ontwikkeling heeft ons college een m.e.r.-beoordelingsbesluit vastgesteld, waaruit blijkt dat de ontwikkeling die in het (ontwerp-)bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" mogelijk wordt gemaakt niet leidt tot nadelige gevolgen voor het milieu waarvoor een milieueffectrapportage noodzakelijk is.

Ter inzagelegging
Het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" heeft zes weken ter inzage gelegen, van 23 oktober 2020 tot en met 3 december 2020. Gedurende deze periode zijn drie zienswijzen ingediend.

In deze zienswijzen zijn de volgende thema's te onderkennen:
a). Het bestemmingsplan maakt een transformatie mogelijk van bedrijventerrein naar detailhandel, zonder dat er voor compensatie elders is gezorgd voor het deel dat vervalt. Bovendien is de behoefte aan deze ontwikkeling niet onderbouwd. Dat is in strijd met de provinciale Verordening Zuid-Holland.
b). Er is niet voorzien in een goede verkeersafwikkeling vanaf het perceel.
De verkeerskundige situatie ter plaatse is al dusdanig penibel, dat niet kan worden volstaan met de vaststelling dat die verkeerskundige situatie niet wordt veroorzaakt door deze ontwikkeling en later nog zal worden opgelost.

Naar aanleiding hiervan merken wij het volgende op:
Ad a) Provinciaal beleid.
Uit onderzoek naar de beschikbaarheid van bedrijvenlocaties en vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in Rotterdam en de rest van het MRDH-gebied is gebleken dat er tot 2035 geen tekort is aan dergelijke locaties, noch in kwalitatieve, noch in kwantitatieve zin. Er is zelfs sprake van een overaanbod.
Onder deze omstandigheden en gelet op het bepaalde in artikel 6.12, vijfde lid onder b van de Provinciale Omgevingsverordening, is compensatie naar onze mening niet noodzakelijk en zelfs onwenselijk. Het compenseren van bedrijventerrein zou slechts resulteren in langdurige leegstand.

Verder merken wij op, dat de komst van Hornbach leidt tot 200 arbeidsplaatsen.
Met Hornbach is overeengekomen dat daarvan minimaal 50 plaatsen bestemd zullen worden voor uitkeringsgerechtigden uit Rotterdam-Zuid.
Op de locatie waar nu Hornbach is voorzien is een bedrijf gevestigd voor tweedehands auto's. Het bedrijfspand is inmiddels half afgebroken, waardoor er een verloederde situatie is ontstaan. Aan die ongewenste situatie wordt met de komst van Hornbach een einde gemaakt. Daarvoor in de plaats komt een bedrijf dat een ontbrekend concept toevoegt aan de detailhandelsstructuur van Rotterdam-Zuid. De combinatie van een grootschalige bouwmarkt met een tuincentrum en een drive-in komt niet voor in dit specifieke deel van het verzorgingsgebied.

Ad b). Verkeerssituatie.
In de huidige situatie is op het bedrijventerrein Charloisse Poort sprake van een drukke verkeerssituatie. Dat geldt met name voor de avondspits, als er veel aanbod van verkeer is dat het terrein wil verlaten. Dat is overigens niet ongebruikelijk bij dit soort bedrijventerreinen.
Uit een door Goudappel Coffeng uitgevoerd verkeerskundig onderzoek blijkt dat de situatie in de komende jaren nog iets zal verslechteren. Wij hebben echter vastgesteld dat een Hornbach vestiging ten opzichte van het bestaande verkeersaanbod en de (ook zonder Hornbach) te verwachten autonome groei slechts een te verwaarlozen bijdrage levert aan het reeds bestaande verkeersaanbod. Het beeld dat er in het avondspitsuur sprake zal zijn van een drukke verkeerssituatie en dat op zaterdag het verkeer kwalitatief voldoende dan wel goed afgewikkeld kan worden verandert niet met de komst van de Hornbachvestiging, aldus dit onderzoek. Daarbij wordt nog aangetekend dat het gemeentelijke verkeersbeleid ervan uitgaat dat het onwenselijk is dat wachtrijen voor verkeersregelinstallaties een onaanvaardbare invloed hebben op

'achterliggende' kruispunten. De verkeerssituatie zal dan ook worden gemonitord en indien noodzakelijk zullen maatregelen worden genomen die een dergelijke terugslag voorkomen.

Voor een samenvatting van de zienswijzen en de beantwoording ervan wordt verwezen naar de zienswijzenrapportage, verderop in dit raadsvoorstel.

Coördinatie
De procedure voor dit bestemmingsplan wordt gecoördineerd met die voor de omgevingsvergunning voor bouwen. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning bouwen tegelijkertijd ter inzage zijn gelegd. Een ieder kon op beide ontwerpstukken reageren. Na vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad wordt de definitieve omgevingsvergunning verleend door of namens ons college. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan en de definitieve omgevingsvergunning staat tegelijkertijd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Participatie
In verband met de maatregelen in het kader van de corona-crisis is in plaats van de gebruikelijke fysieke informatiebijeenkomst tot tweemaal toe een digitale bijeenkomst gehouden. Van de mogelijkheid tot het bijwonen van deze digitale bijeenkomsten hebben in totaal ca. 10 belangstellenden gebruik gemaakt.

Advies gebiedscommissie/wijkraden
De gebiedscommissie Charlois heeft bij brief van 14 december 2020 advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15". In dit advies geeft de gebiedscommissie aan dat het mogelijk maken van een bouw- en tuinmarkt op deze locatie haar van toegevoegde waarde lijkt voor het bedrijventerrein Charloisse Poort. De gebiedscommissie verwacht dat veel bewoners en ondernemers dit een goede ontwikkeling vinden. Het half gesloopte gebouw dat al jaren op het terrein staat, is velen een doorn in het oog.
De gebiedscommissie wijst erop dat vanuit de ondernemersvereniging PCP en de bewonersorganisatie BOCZ eerder zorgen zijn geuit over toename van het verkeer. De commissie heeft begrepen dat er aandacht is voor de verwachte toename van voertuigen. En dat door gesprekken die gevoerd zijn met betrokkenen een deel van hun zorgen is weggenomen. De gebiedscommissie adviseert om met betrokkenen hierover in gesprek te blijven.
De gebiedscommissie meldt al eerder aandacht te hebben gevraagd voor betere bereikbaarheid door het openbaar vervoer voor Charlois. Het bedrijventerrein is slechts in beperkte mate bereikbaar met openbaar vervoer. De gebiedscommissie brengt dit punt opnieuw onder de aandacht, hoewel dit wellicht het buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt.
Tot slot verzoekt de gebiedscommissie in het vervolg bij de planning van informatie-avonden rekening te houden met het vergaderschema van de gebiedscommissie.

Reactie op advies gebiedscommissie:
Wij zijn verheugd dat de gebiedscommissie onze visie deelt dat de komst van een bouw- en tuinmarkt een toegevoegde waarde oplevert voor het bedrijventerrein Charloisse Poort. Dat als gevolg daarvan het half gesloopte gebouw verdwijnt is ook voor ons een belangrijke reden om in deze ontwikkeling mee te gaan.
Wij zullen zeker uw advies opvolgen om met ondernemingen en bewoners in overleg te blijven over de verkeerssituatie op, van en naar het bedrijventerrein. Waar mogelijk zullen wij daar ook de gebiedscommissie bij betrekken.
Het punt van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein met openbaar vervoer valt inderdaad buiten het bestek van dit bestemmingsplan. Wij adviseren de gebiedscommissie dit punt onder de aandacht te brengen van de vervoersautoriteit, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
Wij begrijpen het verzoek om bij de planning van informatieavonden rekening te houden met het vergaderschema van de gebiedscommissie. Wij zullen daar zeker zoveel mogelijk rekening mee houden.

Zienswijzenrapportage bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15"

Ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" heeft gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, te weten van 23 oktober 2020 tot en met 3 december 2020. Gedurende diezelfde periode lagen ook ter inzage:

- Het door B&W op 29 september 2020 vastgestelde m.e.r.-beoordelingsbesluit Driemanssteeweg 15;
- Ontwerp-omgevingsvergunning (OMV.20.08.00399).

Bijbehorende stukken
Tegelijkertijd met bovengenoemde stukken hebben ook de volgende bij het ontwerpbestemmingsplan behorende stukken ter inzage gelegen:

- Advies inzake Concept ontwerp projectbestemmingsplan Driemanssteeweg 15 Rotterdam van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland d.d. 17 mei 2019;
- Rapport "Rotterdam, Afweging behoefte aan ontwikkeling bouwmarkten en tuincentra" van gemeente Rotterdam d.d. 8 december 2017;
- Rapport "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" van Stec Groep d.d. 19 maart 2020;
- DTNP-Rapport "Detailhandel Zuid-Holland" van provincie Zuid-Holland d.d. 12 mei 2017;
- Rapportage stikstofdepositie vestiging Driemanssteeweg van Antea Group d.d. 4 december 2019.

Zienswijzen en ontvankelijkheid
Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 3 zienswijzen binnengekomen.
Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk. Van de mogelijkheid tot het indienen van een mondelinge zienswijze is geen gebruik gemaakt.

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Reclamant 1. Poelman en Van den Broek advocaten namens Intergamma B.V. en Intergamma Bouwmarkten B.V. en anderen

1.1. Strijdigheid met provinciale regelgeving en provinciaal beleid/compensatie
Samenvatting van de zienswijze
Op basis van het vigerende bestemmingsplan "Charloisse Lagedijk" is ter plaatse een bedrijventerrein met een oppervlakte van ongeveer 40.000 m2, ten behoeve van bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2, mogelijk. Dat bedrijventerrein wordt met het ontwerpbestemmingsplan wegbestemd, omdat op basis van dat ontwerpbestemmingsplan ter plaatse alleen nog maar detailhandel en bijbehorende voorzieningen mogelijk zijn. Dat is in strijd met art. 6.12 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is bovendien niet verantwoord op welke wijze binnen de regio compensatie van het bedrijventerrein zal plaatsvinden. Van de in de Omgevingsverordening genoemde uitzonderingen voor compensatie is hier naar het oordeel van de indiener van de zienswijze geen sprake. Het wegbestemmen van een bedrijventerrein voor categorie 3.2-bedrijven zonder compensatie terwijl daar aanleiding toe is, is voorts in strijd met de Omgevingsvisie. De indiener van de zienswijze verwijst ter onderbouwing van de strijd met de Omgevingsvisie naar de Bedrijventerreinenstrategie van de provincie.

Reactie
Uit een door de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) uitgevoerde vraag-aanbod analyse (2018) is gebleken dat in dit marktgebied (Linkermaasoever) voor het type werkmilieu dat nu gevestigd is op het bedrijventerrein Charloisse Poort (Klassiek Kleinschalig) een overaanbod gaat ontstaan in de periode tot 2035.
De omvang van de kavel waar de vestiging van Hornbach is voorzien is 38.010 m^2. De vervangingsvraag als gevolg van de transformatie van de locatie Driemanssteeweg 15 kan worden opgevangen op andere bedrijventerreinen in (dit deel van) het MRDH-gebied. Zo is op het bedrijventerrein Kickersbloem 3 nog ca.18 hectare aan kavels met een minimale milieucategorie van 3.2 beschikbaar.
Dit toont derhalve aan dat er voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven, afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Hiermee is voldaan aan de uitzondering op de compensatieplicht zoals bedoeld in artikel 6.12, vijfde lid onder b van de Provinciale Omgevingsverordening.
Hierbij wordt nog aangetekend dat op de locatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft het bedrijf Jet Cars is gevestigd, een dealer in tweedehands auto's. Van een vervangingsvraag is derhalve slechts in theoretische zin sprake. Het pand is al jaren half gesloopt, het betreffende gebied maakt een verloederde indruk. Met de komst van Hornbach wordt aan die zeer ongewenste situatie, die ook afstraalt op de rest van het bedrijventerrein Carnisse Poort, een einde gemaakt.

Verder wordt opgemerkt dat de komst van Hornbach leidt tot 200 arbeidsplaatsen. Met Hornbach is overeengekomen dat daarvan minimaal 50 plaatsen bestemd zullen worden voor uitkeringsgerechtigden uit Rotterdam-Zuid.
Voor wat betreft de Omgevingsvisie merken wij op dat deze het karakter heeft van een structuurvisie. Dat wil zeggen dat een dergelijke visie alleen bindend is voor de instantie die het heeft vastgesteld en anderen (instanties of burgers) niet kan binden. Ook hier geldt echter dat compensatie niet noodzakelijk is wanneer blijkt dat aan deze compensatie geen behoefte bestaat.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.2. Strijdigheid met provinciale regelgeving en provinciaal beleid/behoefte
Samenvatting van de zienswijze
Zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin is er geen behoefte aan een vestiging van Hornbach. Door dat toch toe te staan, wordt de detailhandel in detailhandelsclusters/ winkelgebieden, verzwakt. Er zal binnen die clusters sprake zijn van negatieve omzeteffecten, waardoor leegstand kan ontstaan. Ook op grond daarvan is er sprake van strijd met het provinciaal beleid, meer in het bijzonder met artikel 6.13 lid 4 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Uit de toelichting op de artikelen 6.13 en 6.14 van de provinciale verordening blijkt dat het provinciaal beleid gericht is op voorkoming van versnippering en op clustering van het aanbod van detailhandelsvestigingen. Ter nadere onderbouwing van deze zienswijze verwijst de indiener van de zienswijze naar het advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland van 27 mei 2019, een in opdracht van de indiener van de zienswijze opgesteld rapport van Ecorys van 18 november 2019 en een reactie van diezelfde Ecorys van 9 november 2020 op het nadere rapport van Stec, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd. Naar de mening van de indiener volgt uit genoemde drie stukken:

a) Er is geen kwantitatieve ruimte voor de komst van Hornbach. Stec heeft niet op juiste wijze het bestaande aanbod in het relevante verzorgingsgebied in beeld gebracht door de harde plancapaciteit niet mee te rekenen.
b) In tegenstelling tot Stec becijfert en onderbouwt Ecorys dat op beschermenswaardige en in het provinciale beleid opgenomen detailhandelslocaties negatieve omzeteffecten zullen optreden en leegstand zal ontstaan. Leegstand van een bouwmarkt zou grote gevolgen hebben voor een PDV-cluster.

Ook de kwalitatieve behoefte aan de toevoeging van de formule Hornbach op deze locatie is volgens de indiener van de zienswijze niet aangetoond, omdat voor de inwoners van Rotterdam-Zuid al op korte afstand een voldoende divers aanbod van bouwmaterialen beschikbaar is.

Reactie
Artikel 6.13 van de Omgevingsverordening geeft onder voorwaarden ruimte aan de ontwikkeling van volumineuze detailhandel, waaronder bouwmarkten en tuincentra, buiten aangewezen gebieden. Deze voorwaarden zijn dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en er geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het nu voorliggende

bestemmingsplan blijkt dat er geen sprake is van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Uit het rapport "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" van de Stec-Groep d.d. 19 maart 2020 (hierna: Stec-rapport) blijkt dat er ruim voldoende marktruimte is voor het voorliggend initiatief voor een Hornbach-vestiging in Rotterdam. Ook blijkt uit dit rapport dat er voor andere aanbieders in het verzorgingsgebied geen substantiële verdringingseffecten te verwachten zijn. Daarmee is aangetoond dat de ontwikkeling die het nu voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt voldoet aan de voorwaarden die de Omgevingsverordening Zuid-Holland in artikel 6.13 lid 4 aan een dergelijke ontwikkeling stelt.

Hieronder wordt zal nader worden ingegaan op de kanttekeningen die de indiener van de zienswijze plaatst bij de bevindingen van Stec.

Advies van Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland
Volgens de indiener van de zienswijze is met het aangepaste Stec-rapport onvoldoende gemotiveerd waarom afgeweken kan worden van het advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland d.d. 27 mei 2019.

Naar aanleiding van eerdergenoemd advies van de Adviescommissie van mei 2019 is het rapport van de Stec-groep geactualiseerd. In dat rapport, "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" van 19 maart 2020, wordt de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling onderbouwd. In dat geactualiseerd rapport (dat als bijlage 9 ter inzage heeft gelegen) zijn ten opzichte van de versie die aan de Adviescommissie is aangeboden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Afbakening van het verzorgingsgebied: hoewel Stec Groep veronderstelt dat het primaire verzorgingsgebied voor de ontwikkeling dichtbij zal zijn, is in de meest recente rapportage uitgegaan van een groter verzorgingsgebied om ook effecten verder weg te kunnen beoordelen. Stec Groep heeft daarbij gebruik gemaakt van de meest recente data uit het koopstromenonderzoek (Koopstromenonderzoek Randstad) en heeft ook gebruik kunnen maken van detailinformatie die bij het onderzoeksbureau I&O Research beschikbaar is. Een meer accurate afbakening van het verzorgingsgebied en inzicht in de koopstromen binnen de regio is niet voorhanden. Het onderzochte verzorgingsgebied geeft daar mee een getrouw en realistisch beeld van de effecten van de nieuwe Hornbach-vestiging.
- De bredere afbakening van het verzorgingsgebied heeft er ook toe geleid dat er in een bredere regio, ook buiten de MRDH, afstemming is gezocht over het initiatief.

In genoemd rapport "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen De Adviescommissie achtte dat noodzakelijk vanwege de verandering in aard en gebruik op de locatie. In deze geactualiseerde beoordeling is ook ingezoomd op de ruimtelijke effecten als gevolg van de ontwikkeling.

Kwantitatieve behoefte voor het plan
Onder verwijzing naar het door Ecorys uitgevoerde onderzoek, stelt de indiener van de zienswijze dat er "in de verste verte geen kwantitatieve ruimte is voor de komst van Hornbach".

In de rapportage "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" is de actuele regionale behoefte aan de beoogde ontwikkeling afdoende onderbouwd. Daarbij zijn alle relevante aspecten beoordeeld. Bij de bepaling van de kwantitatieve behoefte is in de Stec-rapportage uitgegaan van de actuele kengetallen voor de relevante branches, zoals gepubliceerd op de website detailhandel.info. Deze kengetallen zijn door de adviesbureaus in ruimtelijke ordening (waaronder Stec Groep en Ecorys) onderling afgestemd. Op basis van deze beoordeling en berekening volgt de conclusie dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte en dat de effecten aanvaardbaar zijn.

In de basis verschillen de uitgangspunten van het Stec-rapport en het door de indiener van de zienswijze overlegde Ecorys-rapport niet van elkaar als het gaat om de berekening van de marktruimte. Het grote verschil zit in de afbakening van het verzorgingsgebied. Doordat Ecorys een groter verzorgingsgebied hanteert wordt ook extra aanbod meegenomen. Grootschalige bouwmarkten van Hornbach in Ypenburg, Wateringen en Alblasserdam en de beoogde Bauhaus in Den Hoorn behoren in het Ecorys-rapport tot het verzorgingsgebied. Dit terwijl het 'achterland' van deze bouwmarkten slechts beperkt wordt meegenomen in de cijfers over het aantal consumenten dat woonachtig is in het verzorgingsgebied. In de berekeningen die volgens Ecorys leiden tot de conclusie dat er slechts beperkt sprake is van een behoefte, is dit een omissie met grote gevolgen. Immers, hierdoor wordt ten onrechte een beperkte marktruimte geconstateerd. In werkelijkheid wordt het aanbod meegenomen, terwijl slechts beperkt rekening gehouden is met het marktgebied van die vestigingen. Om hiervan een voorbeeld te benoemen: de Hornbach-vestigingen in Wateringen en Ypenburg liggen aan de rand van het door Ecorys genoemde verzorgingsgebied. In de berekening worden de inwoners van het verzorgingsgebied van deze vestigingen (waaronder grote delen van Den Haag, Zoetermeer, etc.) niet meegenomen. Alleen al om die reden houdt de berekening van de marktruimte zoals door Ecorys is opgesteld geen stand.

Gelet op het voorgaande achten we de conclusie van het Ecorys-rapport dat sprake is van een beperkte marktruimte, met als gevolg daarvan overaanbod en als gevolg daarvan omzet- en leegstandseffecten niet houdbaar. De huidige markt voor doe-het-zelf en tuincentra functioneert voldoende tot goed in het verzorgingsgebied. Bovendien neemt het aantal inwoners de komende jaren sterk toe. Dit wordt ook onderkend in het Ecorys-rapport. Deze bevolkingsgroei resulteert in meer marktruimte, hetgeen er eveneens voor zorgt dat het omzeteffect na opening van Hornbach acceptabel is en niet zal leiden tot een sterke verstoring van de markt.

Harde plancapaciteit
In het door de indiener van de zienswijze ingediende Ecorys-rapport wordt aangegeven dat in het Stec-rapport onvoldoende rekening is gehouden met de bestaande plancapaciteit en leegstand. Ecorys suggereert dat er legio mogelijkheden zijn binnen

de bestaande leegstand en harde plancapaciteit. Uit het onderzoek van Stec Groep blijkt dat er wel degelijk marktruimte is voor het toevoegen van vierkante meters in het verzorgingsgebied. Alleen al de forse inwonersgroei legitimeert een groei in het aanbod.

Extra leegstand op Perifere Detailhandelsvestiging-clusters (hierna PDV-clusters) in het verzorgingsgebied
Volgens de indiener van de zienswijze (onder verwijzing naar het rapport van Ecorys) zal er als gevolg van de ontwikkeling extra leegstand ontstaan op PDV-clusters in het verzorgingsgebied.

Dit is een onjuiste aanname. In de effectenanalyse in het Stec-rapport is geoordeeld dat de beoogde ontwikkeling mogelijk enige omzeteffecten kan hebben. Omzeteffecten gaan pas plaatsvinden na de opening van Hornbach. Indicatief berekende Stec Groep dat het gaat om een effect van circa 6,5% bij aanbieders in de doe-het-zelfbranche en 7,3% bij tuincentra. De hiervoor geschetste omzeteffecten moeten echter vooral bezien worden vanuit het draagvlak vanuit inwoners. Door groei van de bevolking tot en met 2030 nivelleren de omzeteffecten van de nieuwvestiging van Hornbach tot een marginaal niveau. Voor de doe-het-zelfbranche blijft er in 2030 een omzeteffect over van slechts 1,7%. Daadwerkelijke verdringing zal zich niet of hooguit zeer beperkt voordoen. Er is immers ruime marktruimte geconstateerd in de planperiode, voor zowel 2020 als 2030.

Er kan wel een omzetverschuiving plaatsvinden van bestaande aanbieders. Gelet op de omzetclaim van Hornbach zijn enige lokale effecten (en de mogelijke sluiting van een aanbieder) niet uit te sluiten, mede als gevolg van het niet in (kunnen) spelen op veranderende wensen van de consument of incourante afmetingen van panden. Dit is een autonome ontwikkeling in de markt. Mogelijk dat de komst van Hornbach dit proces versnelt. Gelet op de uitbreidingsruimte nu en in de toekomst is de verwachting uit het Stec-rapport dat in het verzorgingsgebied geen substantiële verdringingseffecten als gevolg van de toevoeging van Hornbach zullen plaatsvinden.

Vanwege de kenmerken van de doe-het-zelfsector zullen de eventuele omzeteffecten vooral andere bouwmarkten treffen. Geconstateerd is echter dat dit niet leidt tot sluiting van een van deze vestigingen. De bouwmarktvestigingen op winkelconcentraties (PDV-gebieden of meubelboulevards) worden niet met sluiting bedreigd. Dit zijn over het algemeen de best functionerende bouwmarkten in het verzorgingsgebied.
Enig omzeteffect is aanvaardbaar en hoeft niet te leiden tot sluiting.

Ruimtelijk gezien onaanvaardbare leegstandseffecten zijn niet te verwachten. Er is geen reden om aan te nemen dat eventueel leegkomende bouwmarktpanden niet opnieuw in te vullen zouden zijn. In het Ecorys-rapport (2018) is ook al een lijst genoemd van recent gesloten of verhuisde bouwmarkten waarvoor herinvulling is gevonden. In ieder geval staan de bouwkundige aspecten van een bouwmarkt over het algemeen herinvulling met andersoortige perifere detailhandel of herontwikkeling naar een bedrijf in beginsel niet in de weg. Ook hebben de locaties van bouwmarkten doorgaans een ruime bestemming, waar naast bouwmarkten ook andersoortige

(perifere) detailhandel en/of andersoortige bedrijvigheid is toegestaan. Het is daarom niet te verwachten dat de leegkomende bouwmarkt(en) structureel leeg blijft/blijven staan.

De consumentenverzorging zal verbeteren door de beoogde komst van Hornbach, zelfs bij de eventuele sluiting van een bouwmarkt in het verzorgingsgebied. Immers, een reguliere bouwmarkt wordt 'vervangen' door een ontbrekend concept dat kennelijk wel inspeelt op de behoefte. Juist de centrale ligging, nabij bevolkingsconcentratie maakt dat sprake is van een betere consumentverzorging.

Omdat wordt voorzien in de behoefte, de ruimtelijke effecten beperkt en aanvaardbaar zijn en de consumentenverzorging verbetert, wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling aanvaardbaar is voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat.

In de effectenanalyse is tevens de winkelleegstand in het verzorgingsgebied beoordeeld. In verschillende winkelgebieden, is winkelleegstand aanwezig, maar in de effectenanalyse wordt daarvan geconcludeerd dat deze leegstand niet kan voorzien in de geconstateerde behoefte, omdat de panden allen te klein zijn.

Kwalitatieve behoefte
Anders dan de indiener van de zienswijze betoogt, voorziet de beoogde ontwikkeling wel degelijk in een kwalitatieve behoefte. Zo wordt er een ontbrekend concept toegevoegd aan de detailhandelsstructuur van Rotterdam-Zuid. De combinatie van een grootschalige bouwmarkt met een tuincentrum en een drive-in komt niet voor in dit specifieke deel van het verzorgingsgebied. Aan de randen van het verzorgingsgebied (Nieuwerkerk, Den Hoorn, Wateringen, Ypenburg en verder weg Alblasserdam) zijn grootschalige bouwmarkten gevestigd. Centraal in het verzorgingsgebied, nabij grote concentraties consumenten nog niet. Met het concept wordt ingespeeld op de behoefte aan comfort, keuzevrijheid en service.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.3. Strijd met Dienstenrichtlijn
Samenvatting van de zienswijze
Het toestaan van de vestiging van een nieuwe, solitair gelegen detailhandelsvoorziening ondanks dat er aanzienlijke omzeteffecten zijn te verwachten, levert een precedentwerking op en zou in strijd komen met de Dienstenrichtlijn vanwege het ontbreken van een coherente en systematische uitvoering van beleid.

Reactie
Uit de reactie onder 1.1. en 1.2. blijkt dat er geen sprake is van strijd met de Dienstenrichtlijn. Er is geen sprake van het ontbreken van een coherente en systematische uitvoering van beleid.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.4. Strijdigheid met provinciale regelgeving en provinciaal beleid/nevenassortiment
Samenvatting van de zienswijze
Het ontwerpbestemmingsplan voorziet ten onrechte niet in een maximum oppervlak voor detailhandel in dieren en dierenbenodigdheden. Dat is in strijd met artikel 6.13 lid 5 van de provinciale verordening.

Reactie
De Omgevingsverordening Zuid-Holland verstaat onder een tuincentrum: "detailhandelsvestiging waarvan het hoofdassortiment bestaat uit boomkwekerijproducten, planten, bloembollen, bloemen, attributen voor de inrichting en het onderhoud van tuinen, balkons en terrassen waaronder tuinmeubilair, alsmede de daarbij benodigde hulpmaterialen". Gezien deze definitie delen wij de mening van de indiener van de zienswijze dat detailhandel in dieren en dierenbenodigdheden te kwalificeren is als nevenassortiment. Wij stellen u voor de definitie van tuincentrum in het bestemmingsplan op dat punt te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Daarbij stellen wij u tevens voor om het maximum vloeroppervlak aan nevenassortiment te beperken tot ten hoogste 20% van het netto verkoopvloeroppervlak.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de in artikel 1 opgenomen definitie van tuincentrum zodanig te wijzigen dat deze als volgt komt te luiden:
"Tuincentrum
detailhandelsvestiging waarvan het hoofdassortiment bestaat uit boomkwekerijproducten, planten, bloembollen, bloemen, attributen voor de inrichting en het onderhoud van tuinen, balkons en terrassen waaronder tuinmeubilair, alsmede de daarbij benodigde hulpmaterialen."
Verder wordt in artikel 3.3.1 onder a van de planregels toegevoegd "met dien verstande dat ten hoogste 20% van het netto verkoopvloeroppervlak voor de verkoop van het nevenassortiment mag worden gebruikt en dat het nevenassortiment dient te passen bij het hoofdassortiment";

1.5. Ladder voor duurzame verstedelijking
Samenvatting van de zienswijze
Ten onrechte is in de Toelichting bij het bestemmingsplan aangegeven dat hier geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. De functiewijziging ziet op een wijziging van bedrijventerrein naar (perifere, solitair gelegen) detailhandel, wat wel degelijk is aan te merken als stedelijke ontwikkeling, zodat de ladder moet worden doorlopen. De ladder dient ook te worden doorlopen in het kader van een goede ruimtelijke ordening en motivatie van de uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan. In het kader van de ladder moet de behoefte worden beschreven. Onder verwijzing naar zienswijze 1.2. stelt de indiener van de zienswijze dat de behoefte niet op de juiste wijze in beeld is gebracht. Daarmee is er sprake van strijd met artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Het ontwerpbestemmingsplan past niet in een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Het is inmiddels standaard-jurisprudentie van de Raad van State dat bij beantwoording van de vraag of een ontwikkeling die in een bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt een 'stedelijke ontwikkeling' is in de zin van art. 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gekeken moet worden naar in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan. Zie onder andere de overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1724).

Het ontwerpbestemmingsplan maakt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk. Integendeel, het ruimtebeslag neemt onder het ontwerpbestemmingsplan zelfs af. Immers, onder het thans geldende plan is een bebouwingspercentage van 60% van de kavel toegestaan met een bouwhoogte van 12 meter. In het nu voorliggende bestemmingsplan is het bruto vloeroppervlak per functie gelimiteerd en per saldo een stuk lager dan onder het huidige bestemmingsplan is toegestaan.
In beginsel is dan dus geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Wel voorziet het ontwerpbestemmingsplan in een functiewijziging. Deze is echter niet van zodanige aard en omvang dat alsnog sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Aan het plangebied is op grond van het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf - 4' toegekend. De gronden zijn daarmee bestemd voor bedrijven t/m categorie 3.2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten, behorende tot de planregels van het bestemmingsplan. Onder deze bedrijfsactiviteiten is tevens de handel in en reparatie van auto's en motorfietsen toegestaan, de functie waarvoor de huidige gronden worden gebruikt. Met het nieuwe bestemmingsplan is het de bedoeling een andere vorm van detailhandel toe te staan, te weten de exploitatie van een bouw- en tuinmarkt met drive-in. De aard van de functie waarin het nieuwe bestemmingsplan zal voorzien, alsook de ruimtelijke uitstraling, verschillen niet wezenlijk van de reeds toegestane functie.

Wel is juist dat, ook indien geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling, de behoefte in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsnog moet worden beoordeeld. Dat is ook de reden dat, ondanks het feit dat wij van mening zijn dat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling, in het rapport "Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam" (bijlage 9 bij het ontwerpbestemmingsplan) de Ladder voor duurzame verstedelijking toch is doorlopen. Zoals ook blijkt uit de reactie onder 1.2. zijn wij van oordeel dat de behoefte aan deze ontwikkeling voldoende is aangetoond.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.6. Verkeerssituatie

Samenvatting van de zienswijze

In het rapport 'Verkeersonderzoek Hornbach Rotterdam' wordt over de bestaande situatie beschreven dat op het kruispunt Groene Kruisweg-Driemanssteeweg tijdens de avondspits op werkdagen sprake is van een druk verkeersbeeld. Voor de linksaffer vanaf de Driemanssteeweg loopt de wachttijd op tot 73 seconden. Hierdoor bouwt de wachtrij soms op tot voorbij de zuidelijke aansluiting van de Aploniastraat. Er is in de huidige situatie sprake van een zwaarbelaste situatie.
In de plansituatie 2032 met deze ontwikkeling, wordt de verkeersafwikkeling nog veel slechter. De wachttijd op de Driemanssteeweg neemt toe, op de linksaffer tot 111 (!) seconden. In de referentiesituatie in 2032 (zonder de ontwikkeling) is die wachttijd in 88 seconden. Een toename van de wachttijd van 88 naar 111 seconden is een toename van meer dan 25%, dat is niet meer gering te noemen. Juist in de situatie waarin al sprake is van een zwaarbelaste verkeerssituatie, zou elke toevoeging van verkeer uiterst kritisch moeten worden bekeken en moeten worden vermeden. En als al extra verkeer wordt toegestaan, moet éérst worden voorzien in een oplossing voor de verkeerssituatie. Daar is hier geen sprake van. Er wordt alleen maar verkeer toegevoegd. Er wordt een rotonde aangelegd, maar die zal de verkeersafwikkeling op het kruispunt Driemanssteeweg/Groene Kruisweg niet verbeteren, maar zelfs verergeren. Op grond daarvan kan niet worden geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Uit de door de indiener van de zienswijze aangehaalde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat indien sprake is van een overbelaste situatie onderbouwd moet worden dat de toename van verkeer, hoe gering ook, desalniettemin aanvaardbaar is vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening. Uit meer recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak volgt 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. Ook niet wanneer deze ontwikkeling mogelijk zou bijdragen aan een toename door extra verkeersbewegingen.

De ligging van het gebied (stedelijk gebied), de aard van de daar gelegen functies (bedrijven, geen woningen), de beperkte tijdsduur van hinder voor met name vertrekkend verkeer (ook in de piekuren blijven bedrijven bereikbaar en ziet de hinder op vertrekkend verkeer) en de geringe mate waarin de Hornbach-vestiging ten opzichte van autonome ontwikkelingen aan de verkeersdrukte zal bijdragen, zijn naar ons oordeel redenen om de geringe toename van verkeershinder door deze ontwikkeling acceptabel te achten. Zie ook de reactie op zienswijze 1.7. hierna.

1.7. Verkeerssituatie/rotonde

Samenvatting van de zienswijze

De aan te leggen rotonde op het kruispunt Driemanssteeweg – Aploniastraat (noordelijke aansluiting) verergert de al belaste situatie, omdat het leidt tot een wachtrij op de rotonde zelf waarmee het het verkeer vanuit de Aploniastraat blokkeert. De

rotonde wordt daarmee ook in zuidelijke richting geblokkeerd door wachtend verkeer. Dit leidt tot een onaanvaardbare situatie, waar het gehele bedrijventerrein Charloisse Poort, maar ook verkeer richting bijvoorbeeld de Zuiderparkweg, last van zal krijgen.

Reactie

Bij het beoordelen van de te verwachten verkeerseffecten van de vestiging van een grootschalige bouwmarkt en tuincentrum aan de Driemanssteeweg is in het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek (dat als bijlage 3 bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen) uitgegaan van een worstcase-scenario. Zo is de verkeersgeneratie van de nu voorgenomen ontwikkeling bepaald op basis van de maximale invulling van het bestemmingsplan, terwijl het feitelijke plan een iets beperktere omvang heeft. Ook is de reeds op dit moment aanwezige verkeersgeneratie van Jet Cars – welke verkeersgeneratie bij de komst van Hornbach zal vervallen - bij het verkeerskundig onderzoek niet in mindering gebracht op de te verwachten verkeersgeneratie van de Hornbach vestiging. Verder is het aannemelijk te veronderstellen dat een deel van het verkeer komend vanuit zijstraten dan wel vestigingen aan de Driemanssteeweg, die zien dat er stagnatie is in de richting van de Groene Kruisweg, zal kiezen voor een route in zuidelijke c.q. oostelijke richting naar de Zuiderparkweg. Hoewel dit natuurlijk niet voor al het verkeer geldt, is het aannemelijk dat het verkeersaanbod in de richting van de Groene Kruisweg juist op drukke momenten minder zal zijn dan waarmee in voorliggende analyse is gerekend.

In de plansituatie, dat wil zeggen in de situatie in 2032 met Hornbach, nemen de wachtrijen en verliestijden in het avondspitsuur voor het kruispunt Groene Kruisweg-Driemanssteeweg vanzelfsprekend ook toe ten opzichte van de huidige situatie. De maximale verliestijd op het kruispunt Groene Kruisweg-Driemanssteeweg (voor de linksaffer vanaf de Driemanssteeweg) bedraagt in de avondspits 111 seconden en op zaterdagmiddag 49. Deze waarden dienen echter te worden beoordeeld in het licht van de worstcase-berekening zoals deze in paragraaf 3.2. van eerdergenoemd rapport van Goudappel Coffeng is toegelicht. Rekening houdend met de te verwachten routekeuze-effecten en de te hoog berekende additionele verkeersgeneratie verschilt de plansituatie 2032 niet van de berekende referentiesituatie 2032. Zoals al eerder gezegd, het beeld dat er in het avondspitsuur sprake zal zijn van een drukke verkeerssituatie en dat op zaterdag het verkeer kwalitatief voldoende dan wel goed afgewikkeld kan worden verandert niet met de komst van de Hornbachvestiging. Daarbij wordt nog het volgende aangetekend: In de zienswijze wordt ervan uitgegaan dat er terugslag zal gaan plaatsvinden van de wachtrijen voor het kruispunt Driemanssteeweg – Groene Kruisweg tot op de rotonde. Vervolgens wordt ervan uitgegaan dat dergelijke wachtrijen de hele rotonde zullen blokkeren. Wij wijzen er echter op dat het gemeentelijke verkeersbeleid ervan uitgaat dat het onwenselijk is dat wachtrijen voor verkeersregelinstallaties een onaanvaardbare invloed hebben op 'achterliggende' kruispunten. 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. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan mogelijke optimalisatie van de geprogrammeerde verkeersregelingen van de

verkeersregelinstallaties op de Groene Kruisweg, waardoor er een verbetering ontstaat ten gunste van de Driemanssteeweg.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.8. M.e.r.-beoordelingsbesluit
Samenvatting van de zienswijze
Het college heeft in strijd met artikel 7.17 lid 4 Wet milieubeheer in het mer-beoordelingsbesluit alleen in algemene zin verwezen naar bijlage III van de mer-richtlijn, maar heeft niet aan de hand van relevante criteria toegelicht waarom geen belangrijke effecten zijn te verwachten. Bovendien had het college niet kunnen volstaan met de constatering dat de afwikkeling van de verkeersgeneratie niet tot problemen leidt.

Reactie
Vooraf merken wij op dat het nemen van een m.e.r.-beoordelingsbesluit een bevoegdheid is van ons college. Artikel 7.17 lid 4 Wet milieubeheer bepaalt dat het bevoegd gezag in de motivering van zijn beslissing in ieder geval rekening houdt met de relevante criteria van Bijlage III van de Europese M.e.r.-richtlijn. De wijze waarop aandacht wordt besteed aan deze relevante criteria is vormvrij. In bijlage III M.e.r.-richtlijn staan drie hoofdcriteria centraal, te weten 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van de potentiële effecten. Deze drie hoofdcriteria zijn verder aangevuld met subcriteria.
Het m.e.r.-beoordelingsbesluit voor onderhavige ontwikkeling is gebaseerd op de onderzoeken die als bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage hebben gelegen. Uit deze stukken blijkt dat onderzoek is gedaan naar de verkeersaantrekkende werking, externe veiligheid, stikstofdepositie en ecologische gevolgen. Uit deze onderzoeken volgen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In die onderzoeken is daar waar relevant de plaats van het project en de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn, meegenomen (hoofdcriterium 2). Ook hoofdcriterium 3 (de kenmerken van de potentiële effecten) leidt tot de conclusie dat er geen sprake zal zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen, gelet op de beperkte milieueffecten van dit project.

Gelet op de (milieu)informatie die voor handen was, is in het m.e.r.-beoordelingsbesluit terecht geconcludeerd dat de belangrijkste milieugevolgen verkeersgerelateerd zijn. Voor de constatering dat de verkeersafwikkeling geen problemen zal opleveren voor het milieu is relevant dat het project niet in betekende mate zal bijdragen aan luchtverontreiniging en daarnaast dat de Hornbach-vestiging in de plaats komt van een reeds bestaande autodealer (Jet Cars). Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar paragraaf 4.4. van de Toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan.

Tot slot wordt opgemerkt dat alleen verkeer dan wel verkeersknelpunten als een inhoudelijk argument wordt aangevoerd in deze zienswijze om te onderbouwen waarom dit m.e.r.-beoordelingsbesluit ontoereikend zou zijn. Echter, verkeer is geen

milieugevolg dat genoemd wordt als een relevant milieuaspect waaraan in het kader van milieueffectrapportage verplicht aandacht besteed moet worden. Daarmee mist dit punt feitelijke relevantie met betrekking tot m.e.r. en dient het derhalve ongegrond te worden verklaard.
Maar het verkeer kan wel degelijk milieugevolgen veroorzaken zoals luchtverontreiniging, lawaai en/of ernstige trillingen. Aan die milieuaspecten is in deze m.e.r.-beoordelingsprocedure aandacht besteed en de uitkomsten van die beoordeling leidt tot de conclusie dat er geen sprake zal zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. Echter, de zienswijze vermeldt geen enkel concreet milieugevolg en kan daarom geen doel treffen.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.9. Ontwerp-omgevingsvergunning
Samenvatting van de zienswijze
De aangevraagde omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en inrit aanleggen kan niet worden verleend omdat het ontwerpbestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. De voorgenomen ontwikkelingen zijn in strijd met de provinciale verordening, het provinciaal beleid en de ladder voor duurzame verstedelijking. Bovendien dragen de ontwikkelingen bij aan een onaanvaardbare verkeerssituatie. Ook is ten onrechte besloten dat geen milieueffectrapportage nodig zou zijn.

Reactie
Het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning is een bevoegdheid van ons college. In dit geval is de omgevingsvergunning gecoördineerd met het bestemmingsplan. Dat betekent dat wij de omgevingsvergunning pas kunnen verlenen na vaststelling door uw raad van het bestemmingsplan. Gelet op het voorgaande achten wij geen redenen aanwezig waarom het bestemmingsplan niet vastgesteld zou kunnen worden.

Volledigheidshalve merken wij op dat de ontsluiting van de Hornbach vestiging zal plaatsvinden door middel van een rotonde. Deze wijze van aansluiting levert geen belemmeringen op voor een doelmatig en veilig gebruik van de weg. De rotonde staat er borg voor dat verkeer op de Driemanssteeweg bij de uitweg van Hornbach vaart zal moeten minderen zodat vertrekkend verkeer van de Hornbach veilig kan uitwegen. Dat is een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. De veiligheid voor het fietsverkeer op de Driemanssteeweg zal door de aanleg van de rotonde eveneens toenemen. Ook voor het weigeren van de omgevingsvergunning op deze gronden is er geen aanleiding.

Conclusie
Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.

Reclamant 2. Vereniging Parkmanagement Charloisse Poort

2.1. Verkeerssituatie

Samenvatting van de zienswijze

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden beschouwd of het plan leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de doorstroming van het verkeer of de verkeersveiligheid. Uit het door Goudappel Coffeng verrichte onderzoek naar de verkeerssituatie blijkt dat nu al tijdens de avondspits op werkdagen sprake is van een druk verkeersbeeld. In de situatie 2032 met deze ontwikkeling, wordt de verkeersafwikkeling nog veel slechter. De wachttijd op de Driemanssteeweg neemt dan toe, op de linksaffer tot 111 (!) seconden. Dat betekent een toename van meer dan 25%. Juist in de situatie waarin al sprake is van een zwaarbelaste verkeerssituatie, zou elke toevoeging van verkeer uiterst kritisch moeten worden bekeken en moeten worden vermeden óf moet worden voorzien in een oplossing voor de verkeerssituatie. Daar is hier geen sprake van. Er wordt alleen maar verkeer toegevoegd.

Reactie

Zie reactie onder zienswijze 1.6.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.2. Verkeerssituatie/Rotonde Driemanssteeweg - Aploniastraat

Samenvatting van de zienswijze

Er wordt een rotonde aangelegd, maar die zal de verkeersafwikkeling op het kruispunt Driemanssteeweg/Groene Kruisweg niet verbeteren, maar zelfs verergeren. Uit het verkeersonderzoek (en ook uit de feítelijke situatie) blijkt dat reeds in de bestaande situatie de wachtrij voor het kruispunt met de Groene Kruisweg zich uitstrekt tot voorbij de aansluiting met de Aploniastraat. Dat komt in de plansituatie nog vaker voor. Dat betekent dat de wachtrij ook op de rotonde komt te staan. Daarmee blokkeert het verkeer dus ook het verkeer vanuit de Aploniastraat. Maar nog belangrijker is dat daarmee ook verkeer op de Driemanssteeweg in zuidelijke richting zal worden geblokkeerd. Immers, bezoekers die het terrein van Hornbach verlaten, zullen de rotonde oprijden en moeten dan aansluiten in de file die in noordelijke richting op de Driemanssteeweg staat. Dan zullen zij de rotonde dus ook in zuidelijke richting blokkeren. Dit leidt tot een onaanvaardbare situatie, waar het gehele bedrijventerrein Charloisse Poort, maar ook verkeer richting bijvoorbeeld de Zuiderparkweg, last van zal krijgen. Dit is niet onderkend.

Reactie

Zie reactie op zienswijze 1.7.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren

2.3. M.e.r.-beoordelingsbesluit
Samenvatting van de zienswijze
Het college heeft in strijd met artikel 7.17 lid 4 Wet milieubeheer in het mer-beoordelingsbesluit alleen in algemene zin verwezen naar bijlage III van de mer-richtlijn, maar heeft niet aan de hand van relevante criteria toegelicht waarom geen belangrijke effecten zijn te verwachten. Bovendien had het college niet kunnen volstaan met de constatering dat de afwikkeling van de verkeersgeneratie niet tot problemen leidt.

Reactie
Zie reactie op zienswijze 1.8.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.4. Ontwerp-omgevingsvergunning
Samenvatting van de zienswijze
De aangevraagde omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en inrit aanleggen kan niet worden verleend omdat het ontwerpbestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. De voorgenomen ontwikkelingen zijn in strijd met de provinciale verordening, het provinciaal beleid en de ladder voor duurzame verstedelijking. Bovendien dragen de ontwikkelingen bij aan een onaanvaardbare verkeerssituatie. Ook is ten onrechte besloten dat geen milieueffectrapportage nodig zou zijn.

Reactie
Zie reactie op zienswijze 1.9.

Conclusie
Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.

Reclamant 3. Provincie Zuid-Holland

3.1. Detailhandel/onvoldoende regionale afstemming
Samenvatting van de zienswijze
Op ambtelijk niveau is al eerder aangegeven dat er mogelijk ook effecten kunnen optreden in Zuidplas en de Hoeksche Waard. Er heeft uitsluitend afstemming plaatsgevonden binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Omdat de effecten zich, gezien de omvang van het verzorgingsgebied, niet zullen beperken tot het zuidelijke deel van de Metropoolregio, had de afstemming zich naar de mening van de Adviescommissie ook moeten richten op de gemeenten die wel binnen het verzorgingsgebied liggen, maar geen deel uitmaken van de Metropoolregio. Door het verzorgingsgebied te beperken tot (het zuidelijke deel van) de Metropoolregio worden de desbetreffende gemeenten ten onrechte niet betrokken bij het proces van regionale afstemming. Gedeputeerde Staten onderschrijven de opmerking van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland daarover.

De ontwikkeling is onvoldoende regionaal afgestemd omdat niet is ingegaan op de reactie van de gemeente Zuidplas en de gemeente Hoeksche Waard op het voornemen van een vestiging van Hornbach op bedrijfsterrein Charloisse Poort. Verzoekt op basis van de reactie van deze gemeenten nader in te gaan op de aanvaardbaarheid van eventuele effecten in die gemeenten.

Reactie
Naar aanleiding van het advies van de Adviescommissie detailhandel Zuid-Holland hebben wij de gemeenten Zuidplas en Hoeksche Waard op 22 juli 2020 geïnformeerd over de voorgenomen ontwikkeling van Hornbach om tegemoet te komen aan de eis van de detailhandelscommissie met betrekking tot een bredere regionale afstemming. Van beide gemeenten hebben wij geen reactie ontvangen.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren. Wel stellen wij voor de Toelichting op dit punt aan te passen.

3.2. Definitie tuincentrum
Samenvatting van de zienswijze
Vindt de in artikel 1 van de planregels opgenomen definitie van 'tuincentrum' te ruim. Dit betreft onder andere 'het volledige assortiment aan levende en niet levende huisgerelateerde artikelen', alsmede het zinsdeel 'daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen…en vazen', ook de detailhandel in dieren en dierenbenodigdheden zijn te ruim geformuleerd. Verzoekt de definitie van het begrip 'tuincentrum' aan te scherpen en aan te passen aan de begripsbepaling zoals opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening Zuid-Holland. Desgewenst kan de mogelijkheid worden geboden om 20% van het netto vloeroppervlak als nevenassortiment passend bij het hoofdassortiment, te voeren.

Reactie
Zie reactie op zienswijze 1.4.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de in artikel 1 opgenomen definitie van tuincentrum zodanig te wijzigen dat deze als volgt komt te luiden:
"Tuincentrum
detailhandelsvestiging waarvan het hoofdassortiment bestaat uit boomkwekerijproducten, planten, bloembollen, bloemen, attributen voor de inrichting en het onderhoud van tuinen, balkons en terrassen waaronder tuinmeubilair, alsmede de daarbij benodigde hulpmaterialen."
Verder wordt in artikel 3.3.1 onder a van de planregels toegevoegd "met dien verstande dat ten hoogste 20% van het netto verkoopvloeroppervlak voor de verkoop van het nevenassortiment mag worden gebruikt en dat het nevenassortiment dient te passen bij het hoofdassortiment;"

3.3. Compensatie Bedrijventerrein
Meldt dat de voorgenomen ontwikkeling gezien wordt als een transformatie van bedrijventerrein naar een detailhandelsfunctie, waarbij tevens de milieucategorie planologisch wordt afgewaardeerd van milieucategorie 3.2 naar categorie 2.
Geeft aan dat op grond van artikel 6.12, lid 4 en 5 van de provinciale Omgevingsverordening Zuid-Holland in een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bestaand bedrijventerrein en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, in de toelichting verantwoord te worden op welke wijze binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden. Verzoekt aan te geven hoe binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden.

Reactie
Zie reactie onder zienswijze 1.2.

Conclusie
Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Ambtshalve voorgestelde wijziging
In de Toelichting zal worden aangegeven dat de locatie Driemanssteeweg 15 in het Omgevingsverordening van de provincie is aangewezen als een locatie voor windenergie (zie kaart 16 van de verordening).

Financiële en juridische consequenties/aspecten:
Op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan te besluiten over de vaststelling van een exploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Door het sluiten van een anterieure overeenkomst in de zin van artikel 6.24 lid 1 Wro, een privaatrechtelijke overeenkomst, is het kostenverhaal anderszins verzekerd.
Voor onderhavige ontwikkeling is met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst getekend. Daarmee zijn alle gemeentelijke kosten gedekt. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Rotterdam vervult hierin enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande is het plan financieel uitvoerbaar.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ingekomen zienswijzen:
1a. Poelman van den Broek advocaten namens Intergamma
1b. Parkmanagement Charloisse Poort
1c. Provincie Zuid-Holland
2. Advies gebiedscommissie Charlois d.d. 14 december 2020
3. M.e.r.-Beoordelingsbesluit
4. Ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15"
5. Bijlage 1 bij obp.: Externe Veiligheid
6. Bijlage 2 bij obp: Brief BOOR
7. Bijlage 3 bij obp: Verkeerskundig onderzoek
8. Bijlage 4 bij obp: Ecologische quick scan
9. Brief Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland d.d. 17 mei 2019
10. Rapport Behoefteberekening bouwmarkten en tuincentra 8-12-2017
11. Rapport Haalbaarheid Nieuwbouw Hornbach Rotterdam, Stec-groep 19-3-2020
12. DTNP Detailhandel Zuid-Holland mei 2017
13. Rapportage stikstofdepositie 4 december 2019

Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 maart 2021;
(raadsvoorstel nr. *vult Stadhuis in*);

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

1. De ingekomen zienswijzen 1.4. en 3.2. tegen het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" gegrond te verklaren.
2. De ingekomen zienswijzen 1.1., 1.2., 1.3., 1.5., 1.6., 1.7., 1.8., 2.1, 2.2., 2.3., 3.1. en 3.3. tegen het ontwerpbestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" ongegrond te verklaren.
3. Kennis te nemen van de beantwoording van de zienswijzen 1.9. en 2.4..
4. Het bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15", NL.IMRO.0599.BP.2146Driemansst15-, met bijbehorende ondergrond o_NL.IMRO.0599.BP2146Driemansst15-, gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders.
5. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van *vult griffie in*

De griffier, De voorzitter,