



AANTEKENEN

Gemeente Rotterdam
T.a.v. het college van B en W
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Per aangetekende e-mail hoorzittingengriffie@griffie.rotterdam.nl

Dossiernummer:
2RM.0.24.001676

Telefoon: 020-6518888

Datum: 30 augustus 2024

Behandeld door:
woensdag afwezig

E-mail: dossiergroep@das.nl **Fax:**
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

Betreft: aanvullende zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Codrico terrein en ontwerp omgevingsvergunning veldblok (OMV.23.00175) en ontwerp omgevingsvergunning silogebouw (OMV.23.11.00208)
Afmelding inspreekmogelijkheid hoorzitting 17 september 2024

Geacht College,

In het kader van een rechtsbijstandverzekering hebben zich tot mij gewend
en woonachtig aan de

Op 6 februari 2024 hebben cliënten bijgaande zienswijze ingediend.

Op 17 september zal er een hoorzitting plaatshebben. Cliënten ontvingen een uitnodiging en waarbij onder meer het navolgende werd vermeld.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

Amsterdam | De Entree 203 t/m 225
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

T 020 6 517 517
F 020 6 914 737
www.das.nl

Cliënten en ondergetekende zullen geen gebruik maken van de mogelijkheid tot inspreken dd 17 september 2024 maar maken wel gebruik van de geboden mogelijkheid om een aanvullende reactie te sturen.

De aanvullende reactie/ zienswijze luidt als volgt.

Ten eerste heb ik ondanks een verzoek aan u daartoe geen afschriften ontvangen van de twee bovengenoemde ontwerp omgevingsvergunningen zodat ik mij het recht voorbehoud daar nog een aanvulling op te sturen na ontvangst van de stukken dienaangaande. Onverlet vorenstaande het volgende.

Cliënten wonen direct ten westen van het projectgebied.



Clënten hebben bezwaren van overwegende aard tegen de hoogte van de ontwikkeling mbt het silogebouw (60 meter) en genoemd veldblok (75 meter) in termen van uitzicht, lichtinval, windhinder. Daarenboven verhoudt deze hoogte zich niet goed tot de hoogte van omliggende bebouwing waaronder het appartementencomplex van cliënten en waar ter plaatse maximaal een hoogte van 44 meter is toegestaan.



Ook is het aspect verkeer en parkeren in optiek van cliënten niet deugdelijk onderzocht en onderbouwd rehtens.

Meer specifiek daarover het volgende.

Verkeer en parkeren

Wat betreft parkeren wordt onder meer het navolgende overwogen.

In de planregels is vastgelegd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen moet worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, zodat geborgd is dat hier invulling aan wordt gegeven.

Rechtens dient echter bij de vaststelling van het bestemmingsplan het aspect parkeren reeds te getuigen van een goede ruimtelijke ordening en daar getuigt de besluitvorming niet van.

In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt onder meer het navolgende gesteld.

Naast het onderscheid in de parkeernormen naar ligging binnen het stedelijk gebied zijn er een aantal mobiliteitscorrecties opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid. Hiermee kan de parkeerbehoefte worden verlaagd. De volgende mobiliteitscorrecties zijn relevant:

- Nabijheid Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV): omdat de ontwikkeling van het Codrico terrein op ongeveer 300 meter ligt van metrostation Rijnhaven, mag er een reductiefactor van 30% worden toegepast op de parkeernorm.
- Inzet deelmobiliteit: de inzet van deelmobiliteit verlaagt de noodzaak tot het bezitten van een eigen auto. Er zullen deelauto's beschikbaar worden gesteld. Hierdoor kan de parkeerbehoefte met 20% worden gereduceerd.
- Inzet Mobility as a Service (MaaS): de toegevoegde waarde van het MaaS-concept is dat alle mobiliteitsopties in één applicatie worden weergegeven, zodat reizigers op een laagdrempelige manier gebruik kunnen maken van verschillende vervoersopties. Het voornemen is om deelauto's en deelfietsen beschikbaar te stellen voor bewoners, welke gereserveerd kunnen worden via een app. Dit levert een reductie van 20% op.
- Extra fietsparkeerplaatsen: door het realiseren van fietsparkeerplaatsen mag er een correctie van 10% worden ingezet. Deze fietsparkeerplaatsen worden zowel op de begane grond als in de parkeergarage gerealiseerd. De concrete uitwerking vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het aspect bouwen.

De genoemde mobiliteitscorrecties mogen conform het beleid gestapeld worden. Dit levert een reductie ten opzichte van de parkeernormen op van in totaal 80%.

Dat er in het beleid is bepaald dat een stapeling van correcties zou zijn toegestaan en daarmee in casu een reductie van maar liefst 80% zou zijn verantwoord laat onverlet dat beleid exceptief aangevochten kan worden rechtens. Van deze zijde wordt het beleid op dat onderdeel exceptief ter discussie gesteld nu deze theoretische gestapelde oplossing los is gezongen van elke realiteitszin. Dit nog los van het feit dat voor de nadere uitwerking wordt verwezen naar de vergunningverlening en allerlei aannames anderszins die rechtens niet geborgd zijn.

Ook zijn de voorwaarden uit artikel 12 en 13 van het vigerende beleid rechtens niet geborgd. Zo bepaalt artikel 13 dat in de leden 2 en 3 dat er een garantie moet zijn voor de beschikbaarheid van tenminste 10 jaar. Voorts is er een 'kan' bepaling opgenomen ter zake en ontbreekt een afweging ter zake.

Van deze zijde wordt betwist dat rechtens deugdelijk is onderbouwd dat voorliggend plan voorziet in afdoende parkeercapaciteit afgezet tegen de parkeerbehoefte die het plan genereert. In beroep zal een verkeerskundige worden aangehaakt om dit punt specifiek contrair te onderbouwen.

Wat betreft de verkeersafwikkeling het volgende.

Nu er wordt uitgegaan van een reductie van 80% van de parkeerbehoefte en daarmee een reductie van autobezit is er ook deswege sprake van een wezenlijke onderschatting van de verkeersintensiteit. Evenwel wordt zelfs met deze onderschatting van de verkeersintensiteit geconcludeerd dat er een probleem ligt.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt ter zake het navolgende geconcludeerd.

Verkeersafwikkeling

Voor wat betreft de verkeersafwikkeling, kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk kan met de huidige vormgeving de verwachte verkeersstromen voor 2030 niet goed afwikkelen. Voor een goede verkeersafwikkeling is een extra rechtdoorgaande rijstrook nodig aan de noordzijde. Er kan ook gedacht worden aan een extra rechtdoorgaande rijstrook door deze te combineren met de rechtsafstrook aan de noordzijde. In dat geval is de verkeersafwikkeling in de avondspits wel matig. Bovendien is in laatstgenoemde variant kans op terugslag tot het kruispunt Hillelaan - Maashaven Noordzijde. Verder is in beide varianten een verbreding naar twee rijstroken benodigd aan de zuidzijde van het kruispunt.
- Samenvattend zijn voor het kruispunt Hillelaan - Maashaven Noordzijde geen aanpassingen benodigd aan de vormgeving om het verkeer in de toekomst goed te kunnen afwikkelen.

Een waarborg rechtens voor een adequate oplossing van het geconstateerde probleem ontbeert het plan. Ook deswege is de besluitvorming rechtens onzorgvuldig.

Uitzicht

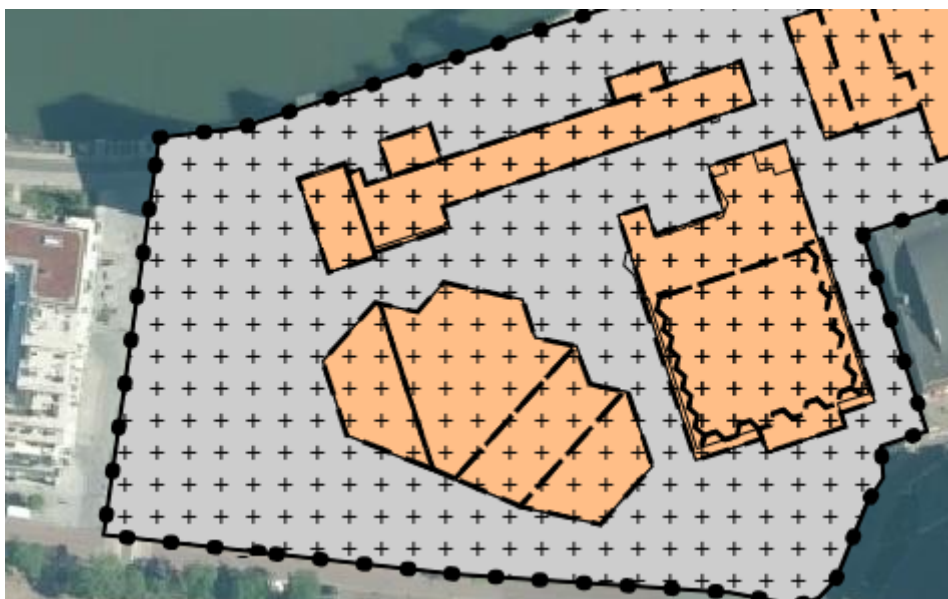
In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat onder meer het navolgende.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen in de wijk Katendrecht. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de Rijnhaven, een havenbekken op de zuidoever van de Nieuwe Maas. Aan de oostzijde bevindt zich Bay House, een luxe woongebouw. Aan de zuidzijde zijn ter hoogte van de Brede Hilledijk bedrijfslocaties en aan de Veerlaan woningen gesitueerd. Aan de westzijde grenst de het plangebied aan de loodsen Fenix I en Fenix II. De oorspronkelijke loods Fenix I is deels gerenoveerd, deels gesloopt en nieuw gebouwd, waarbij er boven de oorspronkelijke loods loftwoningen zijn gerealiseerd. Fenix II wordt verbouwd voor een gemengde hoofdzakelijk culturele bestemming, met op de eerste verdieping het Landverhuizersmuseum. Boven het gebouw zal een **spectaculair uitzichtpunt** gerealiseerd worden. Het plangebied omvat de adressen Veerlaan 3 en Rijnhaven Zuidzijde 15. Tevens maakt de openbare ruimte tussen de Fenixloods en de Codrico fabriek te Rotterdam onderdeel uit van het plangebied.

Clënten wonen in het Fenix gebouw en waarbij het uitzicht vanuit hun appartement spectaculair zal verdwijnen terwijl op geen enkele manier dit belang deugdelijk en kenbaar is gewogen laat staan in relatie tot de beeldbepalendheid van de gebouwen aangrenzend aan het plangebied.

Ook de openbare ruimte zoals genoemd tussen het Fenixgebouw en de Codrico fabriek zoals genoemd wordt aanzienlijk verkleind ter plaatse zonder draagkrachtige duiding tegen de achtergrond van een goede ruimtelijke ordening ex artikel 3.1 Wro. Dit terwijl openbare ruimte temeer belangrijk is bij een dergelijke, stedelijke bebouwingsdichtheid.



Op grond van het vorenstaande moet reeds duidelijk zijn dat voorliggende ontwerpbesluitvorming evidente gebreken kent en niet althans niet op deze manier vastgesteld kan worden. Het-



zelfde geldt in het kielzog rechtens daarvan uiteraard ook de twee bestreden ontwerpvergunningen. Voorliggende ontwikkeling getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening ex artikel 3.1 Wro wat cliënt betreft.

Bij het ongewijzigd vaststellen van het plan cq het verlenen van de vergunningen op voorliggende wijze zal eea rechtens ter nadere beoordeling aan de Raad van State voorgelegd moeten worden. Mijn cliënten vertrouwen er op dat eea terug naar de tekentafel gaat.

In afwachting van de beantwoording van de zienswijze en nadere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

DAS

Bijlage:

* Zienswijze EK JPD NK211 pdf