Rotterdam, 27 augustus 2021.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
30 AUG. 2021
ROUTE: KOPIE:

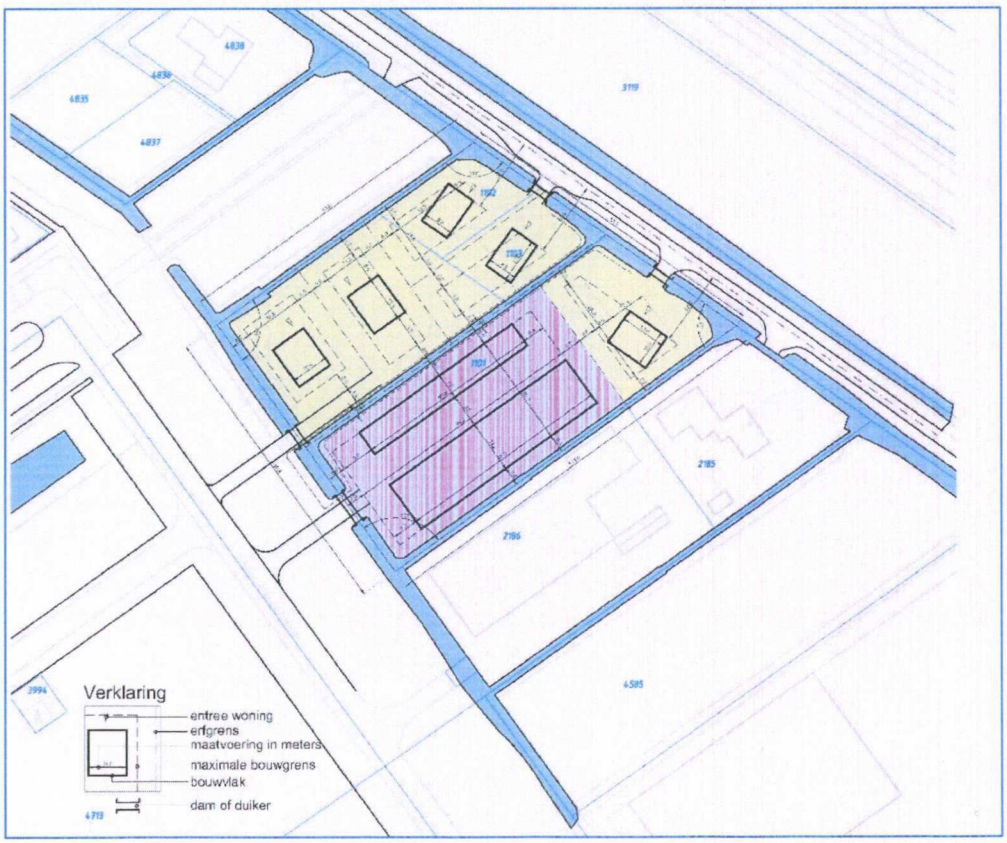
Gemeente Rotterdam,
Stadsontwikkeling,BWT/Bestemmingsplannen,
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam.

Geacht college,

Betreft: Zienswijze omgevingsvergunning en ontwerp bestemmingsplan
Benno Premselastraat / Onderweg.

Hierbij dienen wij een zienswijze in tegen de omgevingsvergunning en ontwerp bestemmingsplan t.b.v. het afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat / Onderweg, welke t/m 23 september ter inzage ligt.

In de vergunning / bestemmingsplan wordt de uitbreiding van het overslagstation Reijm Transport Nieuwerkerk BV mogelijk gemaakt. Het betreft hier zowel een fysieke uitbreiding alsmede een uitbreiding van de toegestane overslagcapaciteit.
Wij zijn de eigenaren van de kavels, welke direct grenzen aan de noordwestzijde van het bestemmings-plangebied en daarmee direct belanghebbende zijn. Sinds enige tijd heb wij plannen ontwikkelt op onze kavels, welke inhouden, dat wij hier een viertal woningen wil realiseren, alsmede 2 bedrijfsloodsen met 1 bedrijfswoning. In de onderstaande tekening is dit plan weergegeven.



Over dit plan zijn wij reeds geruime tijd met de gemeente Rotterdam in overleg en op 1 april jl. is daartoe een bespreekplan ingediend. Hoewel hierover op dit moment nog geen advies is afgegeven, heeft overleg met de dienst Stadsontwikkeling wel geleid tot een positieve grondhouding met betrekking tot dit plan. De betreffende stedenbouwkundige heeft in overleg op 8 juni jl. aangegeven met een dergelijk plan te kunnen instemmen.

Onze vrees bestaat hieruit, dat de vergroting van de capaciteit van Reijm Transport Nieuwerkerk BV de realisatie van de geplande woningen onmogelijk maakt. Met name vrezen wij dat de akoestische situatie, geuroverlast en bestemmingswijzigingen van het bedrijf Reijm onze woningbouwplannen frustreert.
Wij verzoeken u daarom ons een garantie te geven, dat woningbouw op onze kavels niet wordt belemmerd door de nieuwe akoestische, geur situatiën, activiteiten en bestemmingswijzigingen van de kavels naast ons door het bedrijf Reijm Nieuwerkerk Transport bv.
De huidige bestemming van de kavels naast ons is momenteel Caravanstalling en bedrijfswoning.

Deze zienswijze geld ook voor de [redacted] en [redacted] welk mij hiervoor gemachtigd hebben.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

R **AANGETEKENDE BRIEF NL** D
NL Frankering betaald €9.05 PostNL
30 gr. 112790 27-08-2021 10:53
NL

3SRPKS687499966 3002AN 6575

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
30 AUG. 2021
ROUTE:
KOPIE:

Gemeenten Rotterdam
Stadsontwikkeling
BWT Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] adres [redacted] als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon: .....

Handtekening



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling BwT / bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
24 SEP. 2021
ROUTE:
KOPIE:
ROSCC #XS4DXDX#DD#DDDD#

CENTRALE INFORMATIEVOORZIENING
REG.NR.:
24 SEP. 2021
ROUTE:
KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

22 September 2021

Betreft: Zienswijze Benno Premselastraat met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] (verder te benoemen '[redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen 'Reijm') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie van onze woning. Enerzijds is dat vanwege de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse / Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds vanwege de milieueffecten (bijv. geluid / geur / verkeers -overlast) in onze directe woonomgeving.

Algemene beschouwing

Huidige situatie

Reijm heeft gekocht of gaat kopen:
1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie

Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar het braakliggende terrein met het oog op een capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) wijziging van het bestemmingsplan en een (b) omgevingsvergunning nodig.

Onderzoeken

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide MER-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen. Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/ beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Wij zijn van mening dat deze plannen moeten voldoen aan dezelfde eisen m.b.t. beeldkwaliteit als die gesteld worden aan de lintbebouwing aan de Onderweg en Bermweg.

Verkeer / Geluid

Citaat MER(1)

> Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER(2)

> Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf.
> Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd.
> Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden.
> De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder zijn de gegevens uit Citaat MER(2) niet controleerbaar voor omwonenden. Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 1 uur/dag ook worden gehanteerd? Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. Welke garanties kunnen wij krijgen?

Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken?

Een ander belangrijk aspect wordt gevormd door de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons onjuist. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.
In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Deze aanname is voorbarig, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen

daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen de gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg zou moeten verdwijnen en dringen er bij u op aan dit op zo kort mogelijke termijn gerealiseerd wordt.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt en meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg heeft gehad. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, inclusief die van Reijm, niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg en de daarop aansluitende Bermweg en Bostelweg zouden feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zouden geen sluiproute moeten kunnen zijn. Omdat de Onderweg en de Bermweg B-wegen zijn, zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben.

Onze vraag is: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg/Bostelweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp vergunnings-besluit / ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

- al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door een rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijven-terrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden. De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.
- de Maatveldseweg geheel sluiten. Langzaam verkeer dat van de Maatveldseweg gebruik maakte kan worden afgewikkeld via het fietspad dat de Laan van Magisch Realisme met de Onderweg verbindt.
- de Onderweg/Bermweg/Bostelweg alleen nog toegankelijk te maken voor bestemmings-verkeer (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer zoals de wagens van Reijm). Zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer.

Mogelijke verkeersoverlast tijdens de bouw

In verband met werkzaamheden op de Groeneweg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. Wij gaan er van uit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?

Rotterdam, 22/9/2021

[redacted]

[redacted]

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 22/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016285
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 22/09/2021 hebben wij in goede orde op 24/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016285 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE:
KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, [redacted] / als bewoners van adres [redacted]) onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted]

Adres: [redacted]

Telefoon: [redacted]

Handtekening: [redacted]

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016179
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016179 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, al[redacted]s bewoners van adres [redacted]onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

[redacted]

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

[redacted]

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

[redacted]

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen**.

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

[redacted]

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

[redacted]

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon: ..

Handteken

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016180
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016180 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted]. / als bewoners van adres [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon: ..

Handtekeni

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016181
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016181 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als bewoners van [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie
We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam [redacted] .....

Adres .....

Telefo .....

Handt .....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016182
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016182 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

[redacted]

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

[redacted]

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

[redacted]

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen**.

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

[redacted]

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

[redacted]

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend[redacted]

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon: ...

Handtekening

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016183
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016183 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als bewoners van [redacted]
bewoners van [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon: .

Handtekeni

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016184
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

[redacted]

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016184 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted]..... / als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

[redacted]

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

[redacted]

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

[redacted]

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

[redacted]

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

[redacted]

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted]

Adres: [redacted]

Telefoon: [redacted]

Handtekening: [redacted]

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016185
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016185 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] bewoners van adres [redacted] verder te benoemen '**BWO**') onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen**.

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted]

Adres: [redacted]

Telefoon: [redacted]

Handtekening: [redacted]

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016186
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016186 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] / als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie
We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: ....

Adres:...

Telefoon:

Handteke

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016178
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 29/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016178 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] als bewoners [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam .....

Adres .....

Telefo .....

Handt .....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016187
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016187 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen**.

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .....

Adres:.....

Telefoon:

Handtekening

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016188
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016188 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen**.

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie
We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: .[redacted]...

Adres:..[redacted]...

Telefoon[redacted]....

Handtek[redacted]....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016189
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016189 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, [redacted] ~~/ als~~ [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted] .....

Adres: [redacted] .....

Telefoo [redacted] .....

Handte [redacted] .....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016190
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016190 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen **19 September 2021**
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**. Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
In de stukken staat nu dat de Maatveldseweg vooralsnog open blijft. Die gedachte ondersteunen wij. Wel zouden wij daar een aantal maatregelen genomen zien worden:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.

De Maatveldseweg als verbindingsweg naar de wijk vinden wij echter wel belangrijk als toegang naar de wijk, en toegang tot de doorgaande wegen in de wijk naar de scholen, het winkelcentrum, en de sportvoorzieningen, maar ook naar Zevenkamp om via die weg richting de A20 te rijden.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid op de Maatveldseweg zouden dan in onze optiek de volgende maatregelen genomen moeten worden:

- Aanleggen van de straatverlichting daar – het is onverlicht, en zeker in de donkere periode van het jaar gevaarlijk
- Mede gevaarlijk omdat in de berm aan de rechterkant van de weg (vanaf de Onderweg bezien) een watergang zit – als je uit moet wijken voor iemand die vanaf de Benno Premselastraat aankomt, raak je met je auto in de berm, en bestaat de kans op kantelen / omslaan van de auto (dit is al eens gebeurd) – de berm zou in ieder geval gelijk met de weg moeten worden gemaakt
- Op de Maatveldseweg zouden verkeerspaaltjes kunnen worden geplaatst, zodat er maar 1 auto tegelijk door de wegversmalling kan (en geen vrachtverkeer meer) – dit leidt tot verlaging van de snelheid aldaar – voorbeelden van dergelijke voorzieningen vindt je bijvoorbeeld op de Noordelijke Dwarsweg (Zevenhuizen) en de Zuidelijke Dwarsweg (Nieuwerkerk) waar verkeer belemmerende maatregelen zijn getroffen
- Het hele stuk van de Laan van Magisch Realisme – Benno Premselastraat - Maatveldseweg – Bostelweg – Onderweg - Bermweg zou een 30km zone moeten worden
- Vanaf het terrein van Reijm zou een duidelijke stop-streep geplaatst moeten worden – verkeer dat van de Maatveldseweg de Benno Premselastraat oprijdt heeft dan te allen tijde voorrang op verkeer dat van het terrein van Reijm af komt.

De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal andere overwegingen die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.

Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie
We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Onderweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted]

Adres:...

Telefoon

Handtek .....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016191
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 29/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerpbestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 23/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016191 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
23 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] als [redacted] onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben!

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer).

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted] .....

Adres:.. .....

Telefoon .....

Handtek .....

[redacted]



Stadsontwikkeling BWT / Bestemmingsplannen

Postbus 6575

3002 AN Rotterdam

CENTRAAL INFORMATIEBEHEER
REG.NR.:
30 SEP. 2021
ROUTE:
KOPIE

RH-004 #X840X0X#00#0000#

POSTBUS 6575
3002 AN ROTTERDAM

postnl



REG.NR.:
30 SEP. 2021
ROUTE: KOPIE:

Zienswijze Benno Premselastraat
(ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu)

Stadsontwikkeling BWT/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002AN Rotterdam

19 September 2021

Betreft: **Zienswijze Benno Premselastraat** met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij, als [redacted] als [redacted]) onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning milieu Benno Premselastraat met kenmerk NL.IMRO.0599.BP2157BPremselastr-ON voor de uitbreiding van capaciteit voor Reijm Nieuwerkerk Transport B.V. (verder te noemen '**Reijm**') van hun afvalinzameldepot aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam.

Wij zijn als omwonenden aan te merken als belanghebbenden wegens de locatie waar wij momenteel wonen en enerzijds de verkeersbewegingen die wij moeten maken via de ontsluiting van de Onderweg / Maatveldse weg en/of Benno Premselastraat te Rotterdam en anderzijds de milieueffecten (bijv. geluid / geur / -overlast) op de percelen waarop wij woonachtig zijn.

Algemene toelichting / her allocatie
Graag willen wij u onze zienswijze toelichten. We zullen zo objectief mogelijk de huidige situatie schetsen, de veranderingen benoemen op basis van de aangereikte documentatie in het concept bestemmingsplan dossier. Tevens zullen wij onze zorgen/vragen uiten en aangeven waarom wij vinden dat onze belangen geschaad/beperkt worden. Tot slot zullen wij aanbevelingen doen.

Het bedrijf Reijm heeft veel tijd en energie in het onderzoek gestopt om binnen de geldende regels te beschrijven waarom de bestemmingsplanwijziging c.q. de te verstrekken vergunning gegrond zou zijn.

De planbeschrijvingen en de bijbehorende onderzoeken lijken een waterdicht en een sluitend verhaal te zijn, echter het is onze zienswijze dat je niet vergunningen voor de bouw van woningen (in een hoog segment) kunt combineren met een vergunning voor uitbreiding van een vervuilende industrie.

Navraag door één van de omwonenden van de Onderweg tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus jl. leert, dat de gemeente op een andere wijze kijkt naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers.

Een zeer belangrijk punt is dan ook de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. In onze optiek past een bedrijf als Reijm qua aanzicht en bedrijfsactiviteit (opslag en verwerking vuil in openlucht) enerzijds niet in de beeldkwaliteit van de Onderweg met haar mooie nette vrijstaande huizen en nog te ontwikkelen vrijstaande nieuwbouwhuizen en anderzijds een heel ander type bedrijf is dan de bedrijven in de strook langs de dijk/ A20. Ons inziens past dit niet in het totale functioneren van de wijk Nesselande. Wij geven u her allocatie van het gehele bedrijf in overweging.

Tijdens de informatiebijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat zij kijkt vanuit het perspectief van het bedrijventerrein. Wij kregen echter de indruk dat over deze opmerking ten aanzien van beeldkwaliteit en aanzicht vanuit het perspectief van de Onderweg en eventuele her allocatie niet voldoende is nagedacht en niet is meegewogen c.q. is overwogen in de plan- en besluitvorming.

Wij zouden het op prijs stellen dat u ons voorstel voor her allocatie ten aanzien van de invulling van het bestemmingsplan wilt meewegen.

Indien u besluit om niet tot her allocatie over te gaan, dan zijn wij als bewoners bereid om met Reijm en de gemeente een passende beeldkwaliteitsinvulling te maken en zodoende ook vast te leggen hoe en op welke wijze een groene afscheiding van het terrein aan de Onderweg plaats kan vinden.

Algemene beschouwing
Huidige situatie
Reijm heeft gekocht of gaat kopen:

1. Het braakliggende terrein naast hun huidige bedrijfsterrein
2. Het terrein met woning en opstallen daar weer naast, adres Onderweg 1 / Benno Premselastraat 90 (voorheen een caravanbedrijf).

Toekomstige situatie
Reijm wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden naar deze twee terreinen (capaciteitsvergroting van het vuiloverslagstation van 51.470 ton naar 60.000 ton/jaar). Daarvoor is een (a) **wijziging van het bestemmingsplan** en een (b) **omgevingsvergunning** nodig.

Opmerkingen / vragen
We hebben naar aanleiding van de documenten die zijn bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan de volgende bemerkingen:

- Gemeente stelt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast, maar dat is ons inziens te makkelijk gesteld. Wij stellen dat de uitbreiding van en vuil-verwerkend bedrijf het woon- en leefklimaat uit de aard van de zaak wel aanpast.
  De stelling van de gemeente achten wij zonder verdere onderbouwing niet houdbaar.
- Waarom kiest de gemeente er voor om dit terrein te vergroten naar in principe een hogere milieucategorie (van 3.2 naar 4.2), welke vervolgens weer terugvertaald moet worden (met behulp van onderzoeken) naar een milieucategorie van max. 3.2 om de uitbreiding mogelijk te maken? Ons ontgaat hiervan de urgentie. *Kunt u die urgentie aangeven?*
- Je zou verwachten dat deze "vervuilende" bedrijfsactiviteiten juist verplaatst zouden worden, gezien de nieuwe woonwijk Nesselande. En dat een bestemming meer passend bij Nesselande en de Onderweg gefaciliteerd zou worden (*zie ook onze opmerking onder Algemene toelichting*)
- De milieucategorie 4.2 heeft in een gemengde wijk 200 meter richtafstand en in een rustige wijk 300 meter. Bij milieucategorie 3.2 is dit respectievelijk 100 meter en 50 meter. In geval van categorie 4.2 beide zou de uitbreiding niet mogelijk zijn omdat bestaande woningen zich binnen deze afstand bevinden. Blijkbaar is verlaging van de categorie dus nodig, maar dat lijkt ons een onjuiste redenering. *Kunt u dit toelichten?*
- Daarnaast is/ wordt de typering gemengde wijk i.p.v. rustige wijk van kracht, dat maakt dat kortere richtafstanden mogelijk zijn. Dit is misschien wel uitlegbaar, maar vanuit een ander perspectief ook discutabel. De bedrijvigheid vindt naar ons idee aan de rand op 1 plek in een strook langs de snelweg plaats.
- In para 4.4.1 van het Bestemmingsplan Benno Premselastraat wordt o.a. deze capaciteitsvergroting genoemd. *Er is niet geborgd dat deze 60.000ton/jaar is gemaximeerd?*

Onderzoeken
In de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-rapportage aangeleverd, waarin wordt aangetoond dat de milieubelasting, geluid, stikstof-uitstoot, geur etc. binnen de perken wordt gehouden. Deels gebeurt dit door het bouwen van een wand, de gebouwen op een bepaalde manier op te stellen maar ook door bepaalde activiteiten (vervoersbewegingen) 's nachts te doen.

Ten aanzien van de volgende aspecten (citaten uit de MER-beoordeling) hebben wij hierover een vraag:

Geur

- Niet alleen is de richtafstand/ milieucontour naar de omliggende woningen belangrijk, maar de Onderweg wordt ook gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Het is genoegzaam duidelijk dat Reijm een ander type bedrijf (uitpandig afval, vervuiling, geur e.d.) is dan de andere bedrijven in de strook langs de snelweg en ons inziens eigenlijk niet meer in het functioneren van Nesselande past. Kunt u aangeven waar u in uw onderzoeken dit aspect hebt meegenomen, c.q. hebt gewogen/beoordeeld?

Aanzicht

- Wij zien de plannen graag in hoofdlijn in woord en beeld tegemoet.
- Zijn deze plannen wel in lijn met het beeldkwaliteitsplan van de lintbebouwing aan de Onderweg?

Verkeer / Geluid

Citaat MER (1)

Wanneer de vrachtwagens de containerbakken de dag of avond daarvoor opladen en alleen voor 7:00 uur hoeven weg te rijden, wordt voldaan aan de normstelling op deze rekenpunten. Dit kan als organisatorische maatregel worden getroffen en is eenvoudig in de bedrijfsvoering te regelen.

Citaat MER (2)

Maximaal twaalf keer per jaar laat Reijm een mobiele shredder komen (van derden) om het groffere snoeihout te verkleinen en in containers af te voeren. Het betreft dan met name dikkere tak- en stamdelen en stobben. De shredder is daarbij gedurende maximaal 8 uur in bedrijf. Daarbij worden circa vier containers (40 ft) gevuld en afgevoerd. Een kraan is daarbij gedurende 8 uur per dag bij de shredder in bedrijf. Deze activiteiten kunnen aanvullend op de RBS plaats vinden. De kraan bij de shredder kan worden ingehuurd, of betreft een eigen kraan. Het bedrijf beschikt namelijk over meer als 2 kranen, maar buiten de 2 kranen die op het eigen terrein werkzaam zijn, wordt de rest ingezet bij derden (verhuur).

De citaten 1 en 2 zijn maatregelen, die volgens de aangeboden informatie niet wettelijk vastliggen. Kunt u aangeven waar vastgelegd is dat Reijm gehouden is om deze maatregelen tot in lengte van jaren zo te houden. De reden dat we dit vragen is, dat als dit niet wettelijk gemaximeerd is, er de kans bestaat dat de overlast m.b.t. milieu, geluid, geur etc. wel de gestelde normen te boven zou kunnen gaan.

Verder is ten aanzien van Citaat MER 2 niet controleerbaar voor omwonenden. *Op welke wijze wordt zeker gesteld dat het genoemde aantal van 12x/jaar en de genoemde tijdsduur van max. 8 uur/dag ook worden gehanteerd?* Als er geen borging hiervan is, dan is deze basis te zwak. *Welke garanties kunnen wij krijgen? Hoe wordt dit gecontroleerd en wat is onze positie als hiervan wordt afgeweken.*

De achterliggende redenen voor deze vragen zijn van bedrijfseconomische aard.
Kunt u uitleggen cq. toelichten waarom er een substantiële terreinvergroting van 50% á 60% plaatsvindt met een voorgenomen capaciteitsvergroting van 16,5% ten opzichte van de bestaande situatie.
Wat zijn de meetfactoren op basis waarop dit objectief door de gemeente wordt bepaald? En wordt dit periodiek (jaarlijks / 2-jaarlijks etc.) getoetst?

Een ander belangrijk aspect zijn de diverse opmerkingen in het bestemmingsplan en de MER-beoordeling met betrekking tot de verkeerssituatie, die volgens de door u aangeleverde informatie niet geheel in lijn zijn met elkaar.

Citaat MER (3)

> De meeste voertuigen komen en gaan over de Benno Premselastraat, maar het kan voorkomen dat voertuigen via de Maatveldseweg komen en gaan. Hier bevinden zich echter in het geheel geen woningen, waarmee ook in deze richting geen sprake is van indirecte hinder ten gevolge van bestemmingsverkeer van en naar Reijm.
> Het aspect indirecte hinder is daarom in dit onderzoek verder niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

In de MER-beoordeling wordt op het aspect indirecte hinder niet verder ingegaan. Dit lijkt ons **onjuist**.
Wij zullen u hierbij aangeven, waarom dit volgens ons zo is.

Uit de MER-beoordeling blijkt uit de tekeningen en de beschrijving dat voor Onderweg 1 de ontsluiting via de Onderweg blijft plaatsvinden.

In het genoemde MER (3)-citaat is ons inziens een foutieve aanname gedaan, namelijk dat transportbewegingen geen effect hebben op de omgeving. Dit is **niet waar**, want de transportbewegingen op de Maatveldseweg belemmeren de doorstroom van de Onderweg, of kunnen daar althans toe leiden, en ook is, als er een ontsluiting blijft op het adres Onderweg 1, er gewoon extra verkeer op de Onderweg te verwachten.

Citaat Bestemmingsplan (1)

> Reijm is gevestigd aan de Benno Premselastraat 100 te Rotterdam Nesselande, onderdeel van het bedrijventerrein Nesselande. De inrichting wordt ontsloten via de Benno Premselastraat naar de wijkontsluitingswegen Laan van Magisch Realisme en Laan van Avant-Garde. Via deze wegen is Reijm aangesloten op het regionale verkeersnetwerk. Momenteel sluit de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg nog aan op de Onderweg en Bostelweg. **Deze verbinding zal op termijn vervallen.**

Opmerking
Wij ondersteunen deze gedachte dat de verbindingsweg van de Benno Premselastraat via de Maatveldseweg naar de Bostelweg en de Onderweg op termijn zou moeten verdwijnen.
De reden hiervoor is de volgende:

Onveilige verkeerssituatie
Wij constateren dat de huidige verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg tot gevaarlijke situaties leidt, welke meermaals (bijna) ongelukken tot gevolg hebben. Dit komt door een onoverzichtelijke voorrangssituatie van de Bostelweg/Onderweg en Maatveldseweg. De geplaatste voorrangsborden en de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' worden door meerdere chauffeurs, incluis die van Reijm niet altijd gerespecteerd.

In onze optiek zou de verkeersontsluiting van Reijm geheel via de wijk Nesselande moeten plaatsvinden, zoals dit ook in het bestemmingsplan is verwoord.
De Onderweg zou feitelijk alleen bestemmingsverkeer moeten krijgen en zou geen sluiproute moeten worden. Omdat de Onderweg een B-weg is zou ook vrachtverkeer geen toegang moeten hebben! *

Onze vraag is*: Zijn de effecten van de verkeersbewegingen op de Maatveldseweg in voldoende mate meegenomen in uw afwegingen en welke informatie kunt u hierin ons verstrekken om dit te onderbouwen?*
De algehele verkeerssituatie op de kruising van de Maatveldseweg en de Onderweg is als potentieel gevaarlijk aan te duiden en hierop dient sowieso, separaat naast dit ontwerp-vergunningsbesluit/ ontwerp bestemmingsplan, spoedig een meer veilige oplossing te worden gevonden.

Hieronder benoemen wij een aantal gedachten die wij graag aan u voorleggen:

* al het bestemmingsverkeer voor Reijm via het industrieterrein, door rotonde aan te sluiten op de Willem Gispenstraat en deze straat als primaire verkeersader binnen het bedrijventerrein te gebruiken. Hiermee kom je tegemoet aan een wens van bewoners van de Laan van Magisch Realisme. Zij zijn nu al met 30km borden en gele mannetjes in de weer om het veilig te houden!!! De trottoirbanden van de middenberm worden ook kapot gereden door zwaar vrachtverkeer.

* de Maatveldseweg verboden voor gemotoriseerde voertuigen maken en alleen fiets- en wandelverkeer toelaten;
* de Maatveldseweg geheel sluiten;
* kruispunt van Maatveldseweg en Onderweg zou hierdoor aangepast moeten worden en hiermee kan een meer en noodzakelijke veilige situatie gecreëerd worden;
* de Onderweg alleen nog bestemmingsverkeer weg laten zijn (dus géén weg voor zwaar vrachtverkeer (zoals de wagens van Reijm) (zie als voorbeeld de Mr. P.D. Kleijlaan in Nieuwerkerk aan den IJssel, ook een weg verboden voor vrachtverkeer). *

Overige vragen/opmerkingen:
De eerste vraag betreft de brandwerendheid van het pand van Reijm.
Er is in augustus 2019 een brand ontstaan binnen de loods van het huidige perceel 3.
Welke eisen en maatregelen zijn op de nieuwe percelen van toepassing en op welke wijze is de brandwerendheid van de nieuwe percelen hierin meegenomen?

De tweede vraag/opmerking betreft de te verwachten overlast tijdens de bouw.
In verband met werkzaamheden op de Groene weg richting het Shell-station en de witte brug op de Zuidelijke Dwarsweg, willen wij zeker stellen dat de ontsluiting van de Onderweg gewaarborgd blijft. *Wij gaan er vanuit dat de gehele bouw verloopt via de aanvoerwegen vanuit het industrieterrein Nesselande. Kunt u dit bevestigen?*

Graag melden wij u dat wij ons het recht voorbehouden om planschade te claimen.

Ter verduidelijking:
* M.u.v. bestemmings - vrachtverkeer, dit moet mogelijk blijven !

Dus: alleen bestemmingsverkeer, ongeacht normaal- of vrachtverkeer

Conclusie

We hebben onze zienswijze vanuit ons standpunt als bewoner van Villapark Nesselande / Onderweg / Bermweg geschetst. De uitbreiding van Reijm zal van invloed zijn op de beeldkwaliteit en het aanzicht van de Onderweg, waarbij wij vinden dat dit niet past bij de nieuwbouwontwikkelingen van de Onderweg en Bermweg. Daarnaast past de bedrijfsactiviteit van Reijm niet bij het functioneren van de wijk Nesselande met in het bijzonder de recreatieve route dat de Onderweg nu is voor fietsers en wandelaars. Daarnaast vragen wij u nadrukkelijk naar de verkeersonveilige situatie van de Onderweg te kijken. Deze verkeerssituatie zal bij ongewijzigd beleid nadelig worden beïnvloed.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, vóór het verlenen van een vergunning en het in procedure brengen van het bestemmingsplan onze vragen in deze zienswijze te beantwoorden en onze opmerkingen/aanbevelingen ten aanzien van de genoemde aspecten (invulling beeldkwaliteit en verkeersveiligheid) mee te nemen in uw definitieve plan c.q. besluit.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam: [redacted] .....

Adres:. .....

Telefoo .....

Handte .....

Gemeente Rotterdam

Informatiebeheer

[redacted]

Onderwerp: ontvangstbevestiging

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179

Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: bestemmingsplannenso@rotterdam.nl

Van: Bouw- en Woningtoezicht

Telefoon:
Uw brief van: 19/09/2021
Uw Kenmerk:
Ons kenmerk: 21/0016651
Betreft: Ontvangstbevestiging

Datum: 30/09/2021

Geachte heer/mevrouw,

Uw brief over zienswijze ontwerp bestemmingsplan Benno Premselastraat, gedateerd 19/09/2021 hebben wij in goede orde op 30/09/2021 ontvangen. Deze is geregistreerd onder nummer 21/0016651 en in behandeling genomen door de afdeling BWT Juridisch Advies.

Mocht u in verband met uw brief contact met deze afdeling willen opnemen, dan kunt u mailen naar bestemmingsplannenso@rotterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Informatiebeheer
Gemeente Rotterdam

I.v.m. de geautomatiseerde verwerking is deze ontvangstbevestiging niet ondertekend.