

NOTITIE CODRICO TERREIN

Dossier: 6.24.051062 e.a.

Van Geel en Aantjes – De Ronde en Van Noorloos – Scheffers

Geachte voorzitter, geachte aanwezigen,

Namens mijn cliënten, mevrouw Van Geel en dhr. Aantjes, de heer de Ronde en mevrouw van Noorloos, en de heer Scheffers, woonachtig aan de Nico Koomanskade in het Fenixgebouw, breng ik hierbij enkele belangrijke bezwaren naar voren brengen tegen het bestemmingsplan voor het Codrico terrein en de omgevingsvergunningen voor het veldblok en silogebouw. Ten aanzien van de plannen zijn de bezwaren van mijn cliënten voornamelijk gericht op de hoogte van de geplande bebouwing en de verkeers- en parkeeraspecten. Ik zal deze punten hierna toelichten.

Hoogte van de bebouwing

Het veldblok, met een hoogte van 75 meter, en het silogebouw, met 60 meter, zijn volgens mijn cliënten disproportioneel in verhouding tot de omliggende bebouwing. Het appartementencomplex waarin mijn cliënten wonen heeft een maximale bouwhoogte van 44 meter. De geplande bouwhoogtes zullen hun wooncomfort aanzienlijk aantasten. Dit betreft niet alleen het verlies van uitzicht, maar ook een aanzienlijke vermindering van de lichtinval en een toename van windhinder. De toename van windhinder direct rondom het pand is niet meegenomen in het windhinderonderzoek, terwijl uit datzelfde onderzoek blijkt dat de hinder aan de noordoostzijde van het Fenixgebouw al als matig tot slecht wordt beoordeeld.

Daarnaast wijzen mijn cliënten erop dat deze bebouwing niet past binnen de context van de bestaande omgeving. In het vigerende bestemmingsplan is voor de directe omgeving een veel lagere bouwhoogte voorgeschreven, wat erop duidt dat er op deze locatie geen rekening is gehouden met zulk grootschalige bouwprojecten.

Verlies van privacy en uitzicht

Met de realisatie van het veldblok zullen mijn cliënten een groot deel van hun privacy verliezen, zowel in de slaapkamers als in de woonkamer en op hun balkon. Waar zij nu uitkijken over het Codrico terrein en genieten van hun privacy, zal dit geheel verdwijnen door de nieuwe bebouwing. Deze aantasting van hun woongenot is substantieel en niet alleen in strijd met de verwachtingen die zij hadden bij de aankoop van hun woning, maar ook met de toezeggingen die door de gemeente zijn gedaan met betrekking tot de inrichting van het gebied.

Mijn cliënten hebben hun woning destijds gekocht met de belofte dat aan de oostzijde een park gerealiseerd zou worden. Dit park is echter niet aangelegd, en in plaats daarvan wordt nu het veldblok op die locatie gepland. De gemeente heeft tot op heden nagelaten om haar belofte na te komen, en met de bouw van het veldblok wordt deze situatie verder verslechterd.

Verminderde zoninval

Een aantal cliënten zullen door de bouw van het veldblok het grootste deel van de dag geen direct zonlicht meer ontvangen. Dit verlies van zoninval heeft niet alleen invloed op het wooncomfort, maar ook op de waarde van hun woning.

Verkeers- en parkeeraspecten

Verder vrezen cliënten voor de parkeer- en verkeersdruk die het plan zal veroorzaken. Het bestemmingsplan stelt dat door middel van verschillende mobiliteitscorrecties een reductie van 80% van de parkeerbehoefte kan worden gerealiseerd. Deze reductie wordt bereikt door vier factoren te

combineren: nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), deelmobiliteit, Mobility as a Service (MaaS) en extra fietsparkeerplaatsen.

Hoewel deze mobiliteitscorrecties theoretisch kunnen bijdragen aan een verlaging van de parkeerbehoefte, zijn mijn cliënten van mening dat een reductie van 80% onrealistisch is. De cumulatieve toepassing van deze correcties gaat voorbij aan de werkelijke behoefte van bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Katendrecht, waar autobezit nog steeds gebruikelijk is. De nabijheid van openbaar vervoer en het aanbieden van deelauto's en -fietsen betekenen niet automatisch dat mensen hun auto zullen opgeven, zeker niet in een woonwijk waar veel gezinnen en werkenden wonen die voor hun dagelijkse mobiliteit afhankelijk zijn van een eigen auto.

Bovendien wordt er in de toelichting op het bestemmingsplan geen deugdelijke onderbouwing gegeven van de verwachte gebruikscijfers voor deelmobiliteit en MaaS in dit specifieke gebied. Zonder harde gegevens is het niet verantwoord om een dergelijke substantiële reductie van de parkeerbehoefte aan te nemen. Ook de extra fietsparkeerplaatsen zullen nauwelijks bijdragen aan een verlaging van de parkeerdruk, aangezien veel bewoners reeds een eigen fiets hebben en de meeste huishoudens daarnaast nog steeds een auto bezitten.

Daarbij komt dat de verkeersafwikkeling rondom het projectgebied reeds onder druk staat. Het kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk kan de verwachte verkeersstromen voor 2030 niet goed afwikkelen zonder aanzienlijke aanpassingen, zoals de verbreding van rijstroken. Het bestemmingsplan biedt echter geen garanties dat deze problemen op een adequate manier worden aangepakt, wat leidt tot de conclusie dat de verkeersintensiteit in de praktijk onderschat wordt. Het plan voorziet in een vermindering van het autobezit, terwijl de daadwerkelijke behoefte aan parkeer- en verkeerscapaciteit niet afneemt.

Impact op de openbare ruimte

Tot slot wijzen mijn cliënten op het verlies van belangrijke openbare ruimte tussen de Fenixloodsen en de Codrico fabriek. Deze ruimte zal aanzienlijk verkleind worden zonder dat er een dragende onderbouwing is gegeven waarom dit noodzakelijk zou zijn. Dit is in strijd met het principe van een goede ruimtelijke ordening, zeker in een stedelijk dichtbebouwd gebied als Katendrecht. Openbare ruimte is hier van essentieel belang voor het behoud van leefbaarheid en sociale cohesie. De plannen voorzien niet in voldoende compensatie voor dit verlies aan ruimte.

Conclusie

Samenvattend roepen mijn cliënten u op om het bestemmingsplan en de vergunningen niet ongewijzigd vast te stellen.

NOTITIE CODRICO TERREIN

Dossier: 6.24.051062 e.a.

Van Geel en Aantjes – De Ronde en Van Noorloos – Scheffers

Geachte voorzitter, geachte aanwezigen,

Namens mijn cliënten, mevrouw Van Geel en dhr. Aantjes, de heer de Ronde en mevrouw van Noorloos, en de heer Scheffers, woonachtig aan de Nico Koomanskade in het Fenixgebouw, breng ik hierbij enkele belangrijke bezwaren naar voren brengen tegen het bestemmingsplan voor het Codrico terrein en de omgevingsvergunningen voor het veldblok en silogebouw. Ten aanzien van de plannen zijn de bezwaren van mijn cliënten voornamelijk gericht op de hoogte van de geplande bebouwing en de verkeers- en parkeeraspecten. Ik zal deze punten hierna toelichten.

Hoogte van de bebouwing

Het veldblok, met een hoogte van 75 meter, en het silogebouw, met 60 meter, zijn volgens mijn cliënten disproportioneel in verhouding tot de omliggende bebouwing. Het appartementencomplex waarin mijn cliënten wonen heeft een maximale bouwhoogte van 44 meter. De geplande bouwhoogtes zullen hun wooncomfort aanzienlijk aantasten. Dit betreft niet alleen het verlies van uitzicht, maar ook een aanzienlijke vermindering van de lichtinval en een toename van windhinder. De toename van windhinder direct rondom het pand is niet meegenomen in het windhinderonderzoek, terwijl uit datzelfde onderzoek blijkt dat de hinder aan de noordoostzijde van het Fenixgebouw al als matig tot slecht wordt beoordeeld.

Daarnaast wijzen mijn cliënten erop dat deze bebouwing niet past binnen de context van de bestaande omgeving. In het vigerende bestemmingsplan is voor de directe omgeving een veel lagere bouwhoogte voorgeschreven, wat erop duidt dat er op deze locatie geen rekening is gehouden met zulk grootschalige bouwprojecten.

Verlies van privacy en uitzicht

Met de realisatie van het veldblok zullen mijn cliënten een groot deel van hun privacy verliezen, zowel in de slaapkamers als in de woonkamer en op hun balkon. Waar zij nu uitkijken over het Codrico terrein en genieten van hun privacy, zal dit geheel verdwijnen door de nieuwe bebouwing. Deze aantasting van hun woongenot is substantieel en niet alleen in strijd met de verwachtingen die zij hadden bij de aankoop van hun woning, maar ook met de toezeggingen die door de gemeente zijn gedaan met betrekking tot de inrichting van het gebied.

Mijn cliënten hebben hun woning destijds gekocht met de belofte dat aan de oostzijde een park gerealiseerd zou worden. Dit park is echter niet aangelegd, en in plaats daarvan wordt nu het veldblok op die locatie gepland. De gemeente heeft tot op heden nagelaten om haar belofte na te komen, en met de bouw van het veldblok wordt deze situatie verder verslechterd.

Verminderde zoninval

Een aantal cliënten zullen door de bouw van het veldblok het grootste deel van de dag geen direct zonlicht meer ontvangen. Dit verlies van zoninval heeft niet alleen invloed op het wooncomfort, maar ook op de waarde van hun woning.

Verkeers- en parkeeraspecten

Verder vrezen cliënten voor de parkeer- en verkeersdruk die het plan zal veroorzaken. Het bestemmingsplan stelt dat door middel van verschillende mobiliteitscorrecties een reductie van 80% van de parkeerbehoefte kan worden gerealiseerd. Deze reductie wordt bereikt door vier factoren te

combineren: nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), deelmobiliteit, Mobility as a Service (MaaS) en extra fietsparkeerplaatsen.

Hoewel deze mobiliteitscorrecties theoretisch kunnen bijdragen aan een verlaging van de parkeerbehoefte, zijn mijn cliënten van mening dat een reductie van 80% onrealistisch is. De cumulatieve toepassing van deze correcties gaat voorbij aan de werkelijke behoefte van bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Katendrecht, waar autobezit nog steeds gebruikelijk is. De nabijheid van openbaar vervoer en het aanbieden van deelauto's en -fietsen betekenen niet automatisch dat mensen hun auto zullen opgeven, zeker niet in een woonwijk waar veel gezinnen en werkenden wonen die voor hun dagelijkse mobiliteit afhankelijk zijn van een eigen auto.

Bovendien wordt er in de toelichting op het bestemmingsplan geen deugdelijke onderbouwing gegeven van de verwachte gebruikscijfers voor deelmobiliteit en MaaS in dit specifieke gebied. Zonder harde gegevens is het niet verantwoord om een dergelijke substantiële reductie van de parkeerbehoefte aan te nemen. Ook de extra fietsparkeerplaatsen zullen nauwelijks bijdragen aan een verlaging van de parkeerdruk, aangezien veel bewoners reeds een eigen fiets hebben en de meeste huishoudens daarnaast nog steeds een auto bezitten.

Daarbij komt dat de verkeersafwikkeling rondom het projectgebied reeds onder druk staat. Het kruispunt Hillelaan - Brede Hilledijk kan de verwachte verkeersstromen voor 2030 niet goed afwikkelen zonder aanzienlijke aanpassingen, zoals de verbreding van rijstroken. Het bestemmingsplan biedt echter geen garanties dat deze problemen op een adequate manier worden aangepakt, wat leidt tot de conclusie dat de verkeersintensiteit in de praktijk onderschat wordt. Het plan voorziet in een vermindering van het autobezit, terwijl de daadwerkelijke behoefte aan parkeer- en verkeerscapaciteit niet afneemt.

Impact op de openbare ruimte

Tot slot wijzen mijn cliënten op het verlies van belangrijke openbare ruimte tussen de Fenixloodsen en de Codrico fabriek. Deze ruimte zal aanzienlijk verkleind worden zonder dat er een dragende onderbouwing is gegeven waarom dit noodzakelijk zou zijn. Dit is in strijd met het principe van een goede ruimtelijke ordening, zeker in een stedelijk dichtbebouwd gebied als Katendrecht. Openbare ruimte is hier van essentieel belang voor het behoud van leefbaarheid en sociale cohesie. De plannen voorzien niet in voldoende compensatie voor dit verlies aan ruimte.

Conclusie

Samenvattend roepen mijn cliënten u op om het bestemmingsplan en de vergunningen niet ongewijzigd vast te stellen.