



Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 1.1.c, d, e en f, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6.1, 1.7.2 en 1.7.3, 1.8.2 en 1.8.3, 1.9, 1.10.1 en 1.10.2, 1.11, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6.2 en 2.6.3, 2.8.3, 2.8.4, 2.8.5 en 2.8.6, 2.9, en 2.10.1, 2.10.4 en 2.10.5
ongegrond te verklaren conform de zienswijzenrapportage (inclusief bijlagen), die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
2. de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 1.1.a en b, 1.6.2, 1.7.1, 1.8.1, 1.10.3 en 1.10.4, 2.6.1, 2.7, 2.8.1 en 2.8.2, 2.10.2 en 2.10.3
gegrond te verklaren conform de zienswijzenrapportage (inclusief bijlagen), die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
3. het bestemmingsplan Driemanssteeweg met bijbehorende ondergrond NL.IMRO.0599.BP2238Driemansst15-on01 in elektronische vorm gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig het voorstel burgemeesters en wethouders inclusief wijzigingsvoorstellen, die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
4. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 15 heeft met ingang van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 ter inzage gelegen.



Omdat terinzagelegging voor in werking treden van de Omgevingswet per 1 januari 2024 heeft plaatsgevonden, is de oude Wet ruimtelijke ordening nog van toepassing. Uw raad wordt daarom gevraagd het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

N.B. De procedure voor dit bestemmingsplan wordt gecoördineerd met de omgevingsvergunning voor het bouwen. Dit betekent dat het vastgestelde bestemmingsplan en het besluit omgevingsvergunning bouwen tegelijkertijd voor beroep ter inzage worden gelegd. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan en de definitieve omgevingsvergunning staat tegelijkertijd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Niet van toepassing.

Toelichting:

Uitspraak Raad van State

Voorliggend bestemmingsplan is op 29 april 2021 al door uw raad vastgesteld. Bij besluit van 7 juni 2021 is namens ons college, in het kader van de toegepaste coördinatieregeling, aan Hornbach een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een (éénlaags) bouwmarkt, een tuincentrum en een drive-in met bijbehorende parkeerplaatsen en voor het aanleggen van een uitrit.

Tegen de besluiten is door Intergamma en Praxis beroep ingesteld. De Raad van State heeft op 5 april 2023 over deze beroepen uitspraak gedaan. Het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn met die uitspraak vernietigd.

De Raad van State was van mening dat er in het mer-beoordelingsbesluit, dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan, geen toereikende integrale beoordeling gemaakt is van de mogelijke nadelige gevolgen van het project voor het milieu in relatie tot de criteria van bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn. Daarnaast vond de Raad van State dat de kwantitatieve behoefte van het bouwplan niet voldoende is onderbouwd.

Hornbach heeft aangegeven door te willen gaan met het project. De gemeente staat nog steeds positief t.a.v. de ontwikkeling. Om die reden zijn de ruimtelijke procedures voor het verlenen van de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan opnieuw gestart. Hierbij is uiteraard rekening gehouden met de uitspraak van de Raad van State. Ook dit keer wordt de coördinatieregeling toegepast. Het plan is overigens inhoudelijk ongewijzigd.

Ontwikkeling

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



Plangebied

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

Planbeschrijving

Het bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" maakt een (éénlaagse) bouwmarkt mogelijk met een bruto vloeroppervlak (bvo) van maximaal 10.500 m², en een tuincentrum met 4.600 m² bvo en een drive-in met 5.300 m² bvo, alsmede bijbehorende parkeerplaatsen. Een deel van de parkeerplaatsen bevindt zich op maaiveldniveau, de overige parkeerplaatsen komen op het dak van de bouwmarkt. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is de totale parkeervraag 376 parkeerplaatsen. Het totale parkeeraanbod dat gerealiseerd wordt op eigen terrein bedraagt 578 parkeerplaatsen, waarmee het parkeeraanbod ruim voldoende is om te voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

De locatie voor de bouw- en tuinmarkt met drive-in en parkeerplaatsen betreft een zichtlocatie langs Rijksweg A15, op het bedrijventerrein Charloisse Poort. Op het bedrijventerrein zijn diverse bedrijven gevestigd die actief zijn in transport en logistiek en kleinschalige bedrijvigheid. Ook is een aantal vestigingen vertegenwoordigd met een detailhandelsfunctie voor keukens, badkamers of bouwmaterialen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit eenduidige volumes met een representatieve zijde naar het openbaar gebied, in de vorm een showroom en/of kantoor.

In de directe omgeving van het plangebied, Driemanssteeweg 15 is vooral sprake van auto- en truckdealers. Het terrein zelf heeft momenteel eenzelfde functie en dient hoofdzakelijk voor de stalling van auto's voor de verkoop.

M.e.r.-beoordeling

De uitspraak van de Raad van State van 5 april 2023 is bestudeerd en de uitkomsten daarvan zijn verwerkt in het m.e.r.-beoordelingsbesluit van 19 december 2023.

De zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan geven mede aanleiding om de motivering van dat besluit, zekerheidshalve, aan te vullen. Daarom wordt nu een nieuw concept m.e.r.-beoordelingsbesluit ter besluitvorming voorgelegd (zie hierna onder Aanvulling motivering m.e.r.-beoordelingsbesluit).

Het m.e.r.-beoordelingsbesluit bevat een integrale beoordeling van de mogelijke nadelige gevolgen van het project voor het milieu in relatie tot de criteria van bijlage III van de m.e.r.-richtlijn. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling die in het (ontwerp-)bestemmingsplan "Driemanssteeweg 15" mogelijk wordt gemaakt, niet leidt tot nadelige gevolgen voor het milieu waarvoor een milieueffectrapportage noodzakelijk is.

Stikstof

Het onderzoek naar stikstofdepositie is geactualiseerd. Uit het onderzoek blijkt dat, zowel in de realisatiefase als de gebruiksfase, met zekerheid kan worden gesteld dat als gevolg van de ontwikkeling geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.



Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkeling die met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Duurzaamheid

Algemeen kan worden opgemerkt dat de beoogde bouwmarkt met drive-in en tuincentrum wordt gebouwd conform het Bouwbesluit 2012 en daarmee energiezuinig zal zijn. Dit leidt er tevens toe dat minder CO₂ wordt uitgestoten, waarmee wordt voldaan aan de ambities 1 (verminderen CO₂-uitstoot) en 2 (verbeteren energie-efficiëntie) uit het Programma Duurzaam. Voorts zal zoveel als mogelijk voorzien worden in het gebruik van duurzame (bouw)materialen. Op het pand zullen zonnepanelen worden geplaatst en zal gebruik worden gemaakt van warmtepompen.

Provinciaal beleid

Tuincentra en bouwmarkten

Tuincentra en bouwmarkten kunnen wat de provincie betreft op een locatie buiten de centra gehuisvest worden. Het gaat om een vorm van detailhandel, waarbij de verkoop van goederen die in overwegende mate volumineus zijn, wordt gecombineerd met een breed assortiment. Ook de aard van de goederen is een reden voor vestiging in de periferie, bij tuincentra bijvoorbeeld de - deels seizoensgebonden - verkoop van planten in de openlucht en in kassen.

Toelaatbaarheid nieuwe ontwikkelingen

Aan nieuwe detailhandelsontwikkelingen verbindt de provincie voorwaarden op het gebied van toelaatbaarheid.

Ontwikkelingen die met nieuwe detailhandel gepaard gaan moeten in de toelichting op het bestemmingsplan onderbouwd worden via de ladder voor duurzame verstedelijking. Daarnaast moet o.a. inzicht gegeven worden in de eventuele toename van de leegstand, de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het verzorgingsgebied, ontvrichting van het voorzieningenniveau en eventuele mogelijkheden voor saldering. Daarnaast kan een advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland nodig zijn. Dit advies is nodig bij nieuwe ontwikkelingen binnen de centra vanaf 2000 m² bvo (binnensteden Rotterdam en Den Haag vanaf 4000 m² bvo) en buiten de centra vanaf 1000 m² bvo. De adviescommissie valideert objectief de onderbouwing van de nieuwe detailhandelsontwikkeling. Het gaat dan om de (regionale) kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en de ruimtelijke effecten van de nieuwe detailhandel (zoals woon- en leefklimaat, ruimtelijke kwaliteit en leegstand).

De Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland heeft op 9 november 2023 een positief advies verstrekt op het plan voor de Driemanssteeweg 15.

De provincie Zuid-Holland heeft op 11 januari 2024 laten weten het ontwerp bestemmingsplan te hebben beoordeeld en goedgekeurd.

Regionale afstemming

Vanwege de mogelijke bovenlokale ruimtelijke effecten van grootschalige detailhandelsontwikkelingen, vindt de provincie het van belang dat nieuwe grootschalige ontwikkelingen in regionaal verband worden afgestemd.



Indien een ontwikkeling bovengemeentelijke effecten met zich meebrengt, beoordeelt de provincie de toelichting op het bestemmingsplan waarin de uitkomsten van deze regionale afstemming zijn opgenomen.

Het plan en het behoefteonderzoek zijn voorgelegd aan de gemeenten in de MRDH en daarnaast aan de gemeenten Zuidplas en Hoeksche Waard. Zij hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het plan.

In de geactualiseerde rapportage "Behoefteonderzoek Hornbach Rotterdam" (9 augustus 2023 en 26 april 2024) van de Stec-groep is onderzocht of het plan een versturende werking kan hebben op de regionale detailhandelsstructuur.

De conclusie van dat rapport is dat er ruim voldoende marktruimte is voor het voorliggend initiatief (een Hornbach-vestiging in Rotterdam). Dit geldt ook wanneer de marktruimte wordt afgezet tegen plannen en initiatieven in het verzorgingsgebied. Bij verzorgingsgebied wordt uitgegaan van een autobereikbaarheid van circa 15-20 kilometer.

Er worden voor andere aanbieders in het verzorgingsgebied geen substantiële verdringingseffecten verwacht. Door de ruime marktruimte en het huidige kwantitatieve 'tekort' is de gemiddelde omzet per m² bij aanbieders bovengemiddeld. Dit betekent dat spelers in het verzorgingsgebied goed in staat zijn eventuele omzeteffecten op te pakken. Door te verwachten groei van de bevolking tot en met 2030 nivelleren de omzeteffecten van de nieuwvestiging van Hornbach bovendien tot een marginaal niveau.

Er kan wel omzetverschuiving plaatsvinden van bestaande aanbieders. Gelet op de omzetclaim van het Hornbach-initiatief zijn enige lokale effecten (en de mogelijke sluiting van een aanbieder) niet uit te sluiten, mede als gevolg van het niet in (kunnen) spelen op veranderende wensen van de consument of incurante afmetingen van panden. Dit is een autonome ontwikkeling in de markt. Mogelijk dat de komst van Hornbach dit proces versnelt. Mocht een aanbieder haar deuren sluiten, dan is geen sprake van aantasting van de duurzame winkelstructuur. Vanuit consumentperspectief ontstaat door dit plan een duurzame winkelstructuur.

Parkeren

Autoparkeren

Er wordt -ruim- voldaan aan de door de raad vastgestelde parkeernormen. Volgens de parkeernormen zijn 364 parkeerplaatsen op eigen terrein vereist. Het plan voorziet in de realisatie van circa 586 parkeerplaatsen (incl. 9 gehandicaptenparkeerplaatsen) op eigen terrein, verdeeld over maaiveld en parkeerdek. Daarnaast wordt in 8 laadpalen voorzien en loze leidingen naar 110 parkeervakken ter voorbereiding op het kunnen laden van elektrische auto's.

Fietsparkeren

Volgens de door de raad vastgestelde fietsparkeernormen worden 52 plaatsen voor kort parkeren en 22 plaatsen voor lang parkeren (personeel) gerealiseerd.

Ook wordt voorzien in 74 fietsparkeerplaatsen waarbij rekening is gehouden met ruimte voor afwijkende fietsmaten.



Coördinatieregeling

Hornbach heeft aangegeven gebruik te willen maken van de gemeentelijke coördinatieregeling, zodat de vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van de voor het project noodzakelijke omgevingsvergunning gecoördineerd in één procedure kan plaatsvinden, een en ander op basis van de coördinatieregeling van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 15 heeft, tezamen met de ontwerp-omgevingsvergunning voor het bouwplan, met ingang van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 ter inzage gelegen.

Bij de stukken lag ook het op 19 december 2023 door ons college genomen m.e.r.-beoordelingsbesluit ter inzage. Uit het m.e.r.-beoordelingsbesluit blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen te verwachten zijn voor het milieu die het maken van een milieueffectrapport rechtvaardigen.

Zienswijzen

Gedurende de periode van terinzagelegging zijn er twee zienswijzen (door Praxis en Intergamma) op het ontwerpbestemmingsplan ingediend.

De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingekomen, zodat reclamanten in hun zienswijze kunnen worden ontvangen.

In de zienswijzen wordt, onder meer, ingegaan op de onderbouwing van de kwalitatieve behoefte en op de inhoud van het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Uit onderzoek van Stec van 9 augustus 2023 dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt alsmede uit het naar aanleiding van de ingediende zienswijzen geactualiseerde onderzoek van STEC Groep d.d. 26 april 2024 blijkt dat het bestemmingsplan niet resulteert in onaanvaardbare ruimtelijke effecten.

Weliswaar zijn omzeteffecten bij bestaande aanbieders in het verzorgingsgebied niet uit te sluiten. Echter voor zover deze effecten al kunnen leiden tot leegstand, is deze leegstand aanvaardbaar.

Externe veiligheid

Verder wordt, in het kader van het onderwerp 'externe veiligheid', gewezen op de reikwijdte van het invloedgebied van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid. Op dit punt is de toelichting bij het bestemmingsplan aangevuld. Uit de groepsrisicoberekening blijkt dat de Hornbachvestiging geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico externe veiligheid.

Aanvulling motivering m.e.r.-beoordelingsbesluit

De zienswijze die ziet op het bovenstaande punt externe veiligheid geeft, zekerheidshalve, aanleiding tot aanvulling van de motivering van het op 19 december 2023 door ons college genomen m.e.r.-beoordelingsbesluit. Wij hebben daarom op 18 maart 2025 een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen, waarin de motivering op die punten is aangevuld (bijlage 10). Hierbij wordt benadrukt dat de eindconclusie dat mogelijke belangrijke nadelige milieueffecten niet zullen optreden vanwege de voorgenomen activiteit en dat er daarom geen MER gemaakt hoeft te worden ongewijzigd blijft.



Planologisch borgen Rotonde

De aansluiting van het parkeerterrein van de Hornbach-vestiging is voorzien op de Driemanssteeweg. Anders dan in de bestaande situatie wordt de Hornbach-vestiging via een enkele aansluiting ontsloten op de Driemanssteeweg. De aansluiting komt tegenover de noordelijke aansluiting van de Aploniastraat te liggen en wordt vormgegeven als een enkelstrooks rotonde. Gelijktijdig met de realisatie van de rotonde zal het vrij liggend tweerichtings fietspad vanaf de Groene Kruisweg (aan de oostzijde van de Driemanssteeweg) doorgetrokken worden tot en met de aansluiting van de Hornbach. Dit fietspad wordt ook rondom de rotonde gelegd, waarbij vanwege de ligging binnen de bebouwde kom, het fietspad in de voorrang ligt.

In de zienswijze wordt gewezen op het planologisch borgen van de te realiseren rotonde. Recente jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2023:3779) noopt ook om hieraan tegemoet te komen zodat wordt voorgesteld het volgende Artikel 3.4 op te nemen:

3.4 Voorwaardelijke verplichting verkeerskundige maatregelen

Het in gebruik nemen van de bouwmarkt, het tuincentrum en de overige functies zoals bedoeld in artikel 3.1 onder a tot en met e, is toegestaan indien is voldaan aan de voorwaarde dat de ontsluiting van het plangebied op de Driemanssteeweg is gerealiseerd door middel van een rotonde met vrij liggend fietspad aan de Driemanssteeweg ter hoogte van de Aploniastraat.

In bijlage 4 is de volledige zienswijzenrapportage opgenomen, met daarin de beantwoording van de zienswijzen.

In bijlage 5 is een volledig overzicht van de voorgestelde wijzigingen opgenomen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten; de met de ontwikkeling samenhangende kosten zijn verzekerd. Er hoeft geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.



Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten

Bijlage(n):

1. Ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 15
2. Verbeelding ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 15
3. Ingekomen zienswijzen Driemanssteeweg 15 (gebundeld en geanonimiseerd)
4. Zienswijzenrapportage Driemanssteeweg 15
5. Wijzigingsvoorstellen Driemanssteeweg 15
6. Vooroverlegreacties
7. Geactualiseerde Behoeftesonderzoek Hornbach Stec Groep d.d. 26 april 2024
8. Luchtkwaliteitsonderzoek Hornbach Charlois Antea Group d.d. 2 mei 2024
9. Geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024
10. M.e.r.-beoordelingsbesluit 18 maart 2025
11. Stikstofdepositie onderzoek Hornbach d.d. 13 mei 2024
12. Reclamantenlijst - vertrouwelijk

Vaststelling van het bestemmingsplan 'Driemanssteeweg'

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van 18 maart 2025
(raadsvoorstel nr. 25bb001897/25bo003699);

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

besluit:

1. De ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 1.1.c, d, e en f, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6.1, 1.7.2 en 1.7.3, 1.8.2 en 1.8.3, 1.9, 1.10.1 en 1.10.2, 1.11, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6.2 en 2.6.3, 2.8.3, 2.8.4, 2.8.5 en 2.8.6, 2.9, en 2.10.1, 2.10.4 en 2.10.5 **ongegron**d te verklaren conform de zienswijzenrapportage (inclusief bijlagen), die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
2. De ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Driemanssteeweg 1.1.a en b, 1.6.2, 1.7.1, 1.8.1, 1.10.3 en 1.10.4, 2.6.1, 2.7, 2.8.1 en 2.8.2, 2.10.2 en 2.10.3 **gegron**d te verklaren conform de zienswijzenrapportage (inclusief bijlagen), die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
3. Het bestemmingsplan Driemanssteeweg met bijbehorende ondergrond NL.IMO.0599.BP2238Driemansst15-on01 in elektronische vorm gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig het voorstel burgemeesters en wethouders inclusief wijzigingsvoorstellen, die integraal onderdeel uitmaakt van dit raadsvoorstel;
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 19 juni 2025.

De griffier,

I.C.M. Broeders

De voorzitter,

C.J. Schouten

Bestemmingsplan Driemanssteeweg 15

Zienswijzenrapportage

Er zijn 2 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Dit document heeft als doel om de indieners van de zienswijzen en andere belangstellenden kennis te laten nemen van de ingediende reacties en van het standpunt dat het gemeentebestuur hierover heeft.

In het hiernavolgende zijn de zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. Ook is aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

ZIENSWIJZEN

1. Praxis Vastgoed B.V. en Praxis Doe-het-Zelf Center B.V. (Praxis), vertegenwoordigd door mr. J.R. van Angeren, advocaat bij Stibbe (reclamant 1)

Zienswijze 1.1 : Reclamant voert aan dat de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in strijd met artikel 3:2 en 3:11 van de Awb. Niet alle op het ontwerp betrekking hebbende stukken zijn ter inzage gelegd.

Volgens reclamant 1 zijn de volgende stukken ten onrechte niet ter inzage gelegd:

- a. De eerdere formele reactie van Rijkswaterstaat en het advies van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.
- b. Formele reacties die door ProRail, TenneT, het Waterschap Hollandse Delta en Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam naar aanleiding van het bestemmingsplan zijn ingediend.
- c. De eerste reactie van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland die op 29 september 2023 is verstuurd aan de gemeenteraad.
- d. De opgave van de activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase van de beoogde ontwikkeling uitgevoerd door Bouwkundig teken- en adviesbureau Van Vugt, zoals gehanteerd in het stikstofdepositieonderzoek van juni 2023.
- e. De “ervaringscijfers” zoals bekend bij Hornbach die zijn meegenomen in de berekening van de invloed van de zondag openstelling op de verkeersgeneratie, zoals gehanteerd in het verkeersonderzoek van Goudappel.
- f. De gesloten anterieure overeenkomst tussen de gemeente Rotterdam en de initiatiefnemer.

Reclamant voert verder aan dat het gegeven dat om toezending en/of openbaarmaking van de niet ter inzage gelegde stukken verzocht had kunnen worden, niets afdoet aan de verplichting alle op het (ontwerp) bestemmingsplan betrekking hebbende stukken ter inzage te leggen. Reclamant heeft een Woo-verzoek ingediend dat betrekking heeft op deze stukken.

Reactie

De door reclamant genoemde stukken zijn redelijkerwijs niet benodigd om het vast te stellen bestemmingsplan te beoordelen. Deze vallen daarom niet onder de reikwijdte van artikel 3:11 Awb en hoeften niet ter inzage te worden gelegd. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State: [ABRvS 30 maart 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BP9587](#).

Rijkswaterstaat heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid nogmaals een reactie in te dienen. De gemeente heeft de reactie die op het voorgaande bestemmingsplan Driemanssteeweg 15 is ingediend betrokken bij het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan.

In de toelichting op het bestemmingsplan is dit kort samengevat en is hierop (nogmaals) ingegaan. Uit het uitblijven van een reactie op het bestemmingsplan dat nu in procedure is blijkt dat de reactie naar tevredenheid in het voorliggende bestemmingsplan is verwerkt.

De Veiligheidsregio heeft bij brief van 18 oktober 2023 een reactie gegeven.

ProRail, Tennet en Waterschap Hollandse Delta hebben, in het kader van het vooroverleg ex art.3.1.1. BRO, aangegeven dat het plan hun belangen niet schaadt en hebben geen inhoudelijke reactie op het bestemmingsplan gegeven. Voor wat betreft de reactie van Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam wordt verwezen naar de toelichting bij het bestemmingsplan. Deze reactie zag slechts op het verwerken van de dubbelbestemming “Waarde Archeologie-2” op de verbeelding en in de planregels.

Op het door reclamant ingediende Woo-verzoek is, voor zover deze betrekking hebben op de bovengenoemde punten c t/m f, afzonderlijk een besluit genomen.

Onverminderd het voorgaande zullen de documenten genoemd onder a en b als bijlage 11 bij de plantoelichting bij het bestemmingsplan (en bijlage 6 bij het raadsvoorstel) worden toegevoegd.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze A.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze voor zover het de punten 1.1. a en b betreft gegrond te verklaren.

Voorgesteld wordt om deze zienswijze voor zover het de punten 1.1. c, d, e en f betreft ongegrond te verklaren.

Zienswijze 1.2: Reclamant stelt dat niet is aangetoond dat geen onaanvaardbare leegstand zou ontstaan. Daartoe voert reclamant aan dat het advies van de Adviescommissie noch de toelichting bij het bestemmingsplan aantoont dat geen onaanvaardbare leegstand zou ontstaan. Daarmee meent reclamant dat het bestemmingsplan in strijd is met (i) de Omgevingsverordening Zuid-Holland, (ii) een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 Wro en (iii) artikel 3:2 jo. 3:46 Awb.

Reactie:

Uit het onderzoek van Stec Groep van 9 augustus 2023 dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt alsmede uit het naar aanleiding van de ingediende zienswijzen geactualiseerde onderzoek van Stec Groep d.d. 26 april 2024 blijkt dat het bestemmingsplan niet resulteert in onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Weliswaar zijn omzeteffecten bij bestaande aanbieders in het verzorgingsgebied niet uit te sluiten. Echter voor zover deze effecten al kunnen leiden tot leegstand, is deze leegstand aanvaardbaar. Het oordeel van Stec Groep dat de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt niet leidt tot substantiële verdringings- of onaanvaardbare leegstandseffecten wordt door de gemeente onderschreven. De detailhandelsstructuur wordt niet verzwakt. Een bouwmarkt en tuincentrum van dit formaat voorziet in een kwalitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Het geactualiseerde Behoeftenonderzoek Hornbach Stec Groep d.d. 26 april 2024 wordt ambtshalve ter vervanging van het onderzoek van Stec Groep van 9 augustus 2023 als bijlage 2 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan opgenomen en is als bijlage 7 bijgevoegd bij het raadsvoorstel. De Toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze B.

Zienswijze 1.3: Reclamant stelt dat het verkeersonderzoek waar de Raad zich op baseert onzorgvuldig is uitgevoerd en onvoldoende is gemotiveerd. Daarmee is het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening en met artikel 3:2, 3:4 en 3:46 Awb.

Reclamant voert daartoe de volgende argumenten aan:

1. In het verkeersonderzoek is het VISSIM-programma gebruikt en zijn de verkeersintensiteiten gemeten op drie ijkdagen, te weten 10 juni, 13 juni en 15 juni 2023.' Reclamant betwijfelt of een drietal dagen in dezelfde week een voldoende representatief beeld schetst voor de verkeersintensiteiten.
2. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet dat een goede afwikkeling niet mogelijk is, maar slechts dat de Raad een niet goede verkeersafwikkeling accepteert. Verkeerstechnisch is de afwikkeling in de huidige situatie al niet toereikend en het staat vast dat de beoogde ontwikkeling tot een toename aan verkeer zal leiden. De Raad had een belangenafweging moeten maken tussen het realiseren van de Hornbach en een goede verkeersstroom. Het feit dat de niet ideale verkeersafwikkeling van enkele verkeersstromen bij het vorige bestemmingsplan geen reden was om vaststelling van het bestemmingsplan af te zien, ontslaat de Raad niet van de verplichting om bij de vraag of het bestemmingsplan moet worden vastgesteld de niet ideale verkeersontwikkeling te verbeteren door het nemen van maatregelen.
3. Bij onderzoeken die aan een bestemmingsplan ten grondslag liggen, moet worden uitgegaan van het worst-case-scenario. Het worst-case-scenario leidt tot een niet ideale verkeersafwikkeling. De Raad laat na te onderbouwen dat het treffen van maatregelen niet nodig is en dat een dergelijke verkeersafwikkeling acceptabel is.
4. Er is een discrepantie tussen het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt en de totale parkeervraag op grond van het verkeersonderzoek. Daarmee wijkt de beoogde ontwikkeling af van de gemeentelijke parkeernormen. Het verkeersonderzoek maakt niet duidelijk of voor de berekening van de verkeersgeneratie rekening is gehouden met hogere bezoekersaantallen die horen bij een hoger aantal parkeerplaatsen. Deze afwijking wordt ook niet gemotiveerd.
5. Niet is onderbouwd waarom 2020 als basisjaar representatief zou zijn.
6. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald met behulp van CROW-kerncijfers. Omdat deze cijfer niet zijn overgelegd, is niet na te gaan of de verkeersgeneratie op juiste wijze is bepaald.
7. De Raad gaat niet in op het bezwaar van Rijkswaterstaat genoemd in de formele reactie. Daaruit volgt dat momenteel een probleem is in de verkeersafwikkeling op het kruispunt Driemanssteeweg-Groene Kruisweg. De beoogde ontwikkeling zal extra spitsverkeer toevoegen aan dit kruispunt en om die reden verzoekt Rijkswaterstaat de Raad om maatregelen te treffen teneinde het huidige knelpunt op te lossen. De Raad stelt geen maatregelen te treffen, omdat de beoogde ontwikkeling niet de oorzaak is van het knelpunt tijdens de ochtendspits. Reclamant meent dat deze onderbouwing ontoereikend is.

Reactie:

Algemeen

De gemeente heeft verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng verzocht te reageren op de ingediende zienswijzen. Verwezen wordt naar de rapportage van Goudappel Coffeng van 19 maart 2024. Goudappel Coffeng weerlegt gemotiveerd de bezwaren die naar voren zijn gebracht tegen het uitgevoerde verkeersonderzoek en de daarin getrokken conclusies. Ook in de plansituatie is er sprake van een acceptabele verkeerssituatie. De gemeente onderschrijft deze reactie.

Ad 1

Verkeerskundig gezien zijn de dinsdag en donderdag de drukste werkdagen van de week. De dagen waarop de verkeersintensiteiten zijn geregistreerd zijn representatieve dagen, omdat deze niet in een vakantieperiode vielen en er geen sprake was van een verstorend weerbeeld (storm of iets soortgelijk). Daarbij is in de analyse uitgegaan van de hoogst geregistreeerde verkeersintensiteiten in het ochtend- en avondspitsuur, waarmee sprake is van een worstcase-situatie.

Ad 2 en 3

Vooropgesteld moet worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft geoordeeld dat de gemeenteraad ten aanzien van de verkeersafwikkeling een adequate afweging heeft gemaakt. Het onderzoek is geactualiseerd omdat de basisgegevens waren verouderd. De nieuwe basisgegevens leiden niet tot een ander oordeel: de verkeerssituatie is ook nu na de realisatie van de beoogde ontwikkeling aanvaardbaar.

Op basis van de camera-analyse van de huidige verkeersintensiteiten en wachtrijlengtes wordt door Goudappel Coffeng geconcludeerd dat er in de huidige situatie sprake is van een druk, maar acceptabel verkeersbeeld. De wachtrijen die zich opbouwen tijdens een roodfase worden per cyclus in een groenfase opgelost.

Er is nog steeds sprake van een acceptabele verkeerssituatie in de plansituatie. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling met de komst van de Hornbach-vestiging zal in de praktijk nauwelijks verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie zonder Hornbach-vestiging. Indien het nodig zou blijken kan met een aantal eenvoudige ingrepen de verkeersafwikkeling worden geoptimaliseerd. Zo zou volgens Goudappel Coffeng de groentijd op de Driemanssteeweg om de zoveel cycli kunnen worden verlengd om een wachtrij in geheel te laten oplossen. Op dit moment lijkt deze maatregel echter niet noodzakelijk.

Ad 4

De gemeentelijke parkeernormen, vastgelegd in de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam' sluiten aan op de CROW-parkeerkencijfers. Dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd bij de berekening van de verkeersgeneratie. De grotere parkeercapaciteit maakt het niet aannemelijk dat dit leidt tot een hogere verkeersgeneratie. Op basis van de verwachte behoefte (gelijktijdige aanwezigheid en verblijftijd van bezoekers en medewerkers) zullen niet alle parkeerplaatsen gelijktijdig worden benut. Hornbach voorziet in meer parkeerplaatsen dan de gebruikelijke norm voorschrijft om het parkeren voor bezoekers en medewerkers te vergemakkelijken en doorstroming te bevorderen.

Ad 5

De verkeersintensiteiten van de huidige situatie zijn gebaseerd op basis van de camera-analyse naar de wachtrijen. Het verkeersmodel, met basisjaar 2020, is gebruikt om het percentage van de autonome groei naar de toekomst te bepalen, alsmede om de verkeersverdeling van de verkeersgeneratie over de wegvakken inzichtelijk te maken. Het exacte basisjaar is daarmee niet relevant.

Ad 6

De gehanteerde kencijfers voor de feitelijke berekening van de verkeersgeneratie, zoals weergegeven in tabel B1.1 van het Goudappel Coffeng-onderzoek, zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381, gebaseerd op de volgende uitgangspunten: 'Zeer sterk stedelijk', 'rest bebouwde kom' en maximale kencijfers. De ervaringscijfers waarop gedoeld wordt betreffen de percentages in de drukste uren. Deze staan ook in een kader in de bijlage bij het onderzoek weergegeven en zijn dus inzichtelijk.

Ad 7

De beoogde ontwikkeling is niet de oorzaak van de overbelasting die optreedt tijdens de ochtendspits. In het kader van dit bestemmingsplan zijn dan ook geen maatregelen noodzakelijk. De situatie heeft echter wel de aandacht met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de (directe) omgeving. Het ochtendspitsuur is op basis van de gehouden verkeerstellingen niet maatgevend. Op alle rijrichtingen ligt de verkeersintensiteit in de ochtendspitsperiode lager dan in de avondspitsperiode.

De reactie van Goudappel van 19 maart 2024 wordt als bijlage 1 bij deze zienswijzerapportage gevoegd.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 1.4: het "Behoefteonderzoek Hornbach Rotterdam" van Stec Group dat de Raad in dit kader heeft laten uitvoeren, is onjuist en onvolledig, met name met betrekking tot de harde plancapaciteit. Hiermee is in strijd gehandeld met artikel 3.2.1 lid 2 Bro, 3.1 Wro en 3:2 en 3:46 Awb. De Raad kan zich niet baseren op het Behoefteonderzoek, waardoor niet op juiste wijze is onderzocht of de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot onaanvaardbare leegstand. Uit een rapport van Sweco van 31 januari 2024 (dat als bijlage bij de zienswijze is gevoegd) volgt dat de beoogde ontwikkeling zal leiden tot onaanvaardbare leegstand, althans dat de Raad niet heeft aangetoond dat geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Het rapport stelt dat:

1. het Behoefteonderzoek uitgaat van onjuiste kengetallen waardoor de berekening van de distributieve ruimte onjuist is;
2. geen sprake is van een bovengemiddeld functioneren van bestaande bouwmarkten en tuincentra in de omgeving van het Plangebied;
3. wanneer rekening wordt gehouden met een realistische harde plancapaciteit, er een negatieve kwantitatieve behoefte bestaat;
4. het behoefteonderzoek houdt geen rekening met de Business-to-Business-markt waar Hornbach in voorziet.

Reactie:

Algemeen

Stec Groep heeft op 14 maart 2024 (nr 24.061) een reactie geschreven op het rapport van Sweco. De gemeente onderschrijft deze reactie.

Ad 1

Per abuis is in het behoefteonderzoek van 9 augustus 2023 een onjuiste weergave gegeven van de inwonersprognose. De prognose is gecorrigeerd en Stec Groep heeft op basis hiervan een nieuwe berekening uitgevoerd. Een nieuwe versie van het rapport van 26 april 2024 is bij onderhavig bestemmingsplan gevoegd. De herijkte cijfers leiden niet tot andere conclusies. Er is sprake van ruim voldoende kwantitatieve behoefte voor het initiatief van Hornbach in Rotterdam Zuid. Ook na de komst van Hornbach blijft er kwantitatieve behoefte voor andere (nieuwe) aanbieders in het verzorgingsgebied.

Ad 2

Uit het behoefteonderzoek van Stec Groep blijkt dat er sprake is van een bovengemiddeld functioneren van bestaande bouwmarkten en tuincentra in het verzorgingsgebied. In het Swecorapport wordt gerefereerd aan omzetcijfers van Praxis en Intratuin die niet openbaar zijn. Daarbij worden bovendien twee vestigingen van Intratuin (Hendrik Ido Ambacht en Pijnacker) genoemd die niet in het verzorgingsgebied liggen. Individuele omzetcijfers die niet openbaar zijn vormen geen objectieve en gangbare methode om het functioneren van alle bestaande aanbieders (ook andere aanbieders dan Praxis en Intratuin) te bepalen. Ze geven bovendien onvoldoende beeld voor alle aanbieders in het verzorgingsgebied. Stec Groep hanteert een methodisch correcte benadering. Zij baseert zich op uniforme kengetallen, het koopstromenonderzoek en inkomensgegevens van het CBS, zoals gebruikelijk is bij distributieplanologisch onderzoek. Zij sluit daarbij aan bij landelijke uitgangspunten die onder andere geformuleerd zijn in de notities 'Omzetkengetallen' van INretail.

Ad 3

Wanneer alle realistische harde plancapaciteit wordt ingevuld is sprake van een licht ondergemiddeld functioneren van bestaande aanbieders in het verzorgingsgebied. Dit wordt door Stec Groep aangemerkt als een acceptabel niveau waarop aanbieders goed kunnen functioneren. De kans dat alle realistische harde plancapaciteit wordt ingevuld is echter minimaal. Tegelijkertijd is ook in het geval de gehele harde plancapaciteit wordt gerealiseerd geen sprake van onaanvaardbare leegstand. De harde realistische plancapaciteit betreft een breed palet aan versnipperde kavels en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande aanbieders. Dit biedt juist mogelijkheden voor bestaande aanbieders om te optimaliseren en daarmee het bestaansrecht te vergroten. Daarnaast ziet de door Sweco in kaart gebrachte harde plancapaciteit niet op concrete plannen voor uitbreiding van doe-het-zelfaanbieders en tuincentra. Het betreft enkel (theoretisch) planologische mogelijkheden, bijvoorbeeld op bestaande parkeerplaatsen van bouwmarkten. In de afgelopen jaren zijn deze mogelijkheden niet ingevuld terwijl de bestemmingsplannen deze mogelijkheden wel boden. Het ligt dan ook niet voor de hand dat deze capaciteit na de komst van Hornbach alsnog wordt ingevuld, tenzij de betreffend ondernemer meent dat dit commercieel verantwoord is.

Ad 4

De omzetkengetallen die worden gebruikt voor ruimtelijke economisch onderzoek zien op detailhandelsomzet in fysieke winkels aan consumenten. In haar onderzoek baseert Stec Groep zich ook op deze kengetallen zoals aangeleverd door Panteia en zoals die door Retail Insiders aan

onderzoeksbureaus wordt verstrekt om tot eenduidig ruimtelijk onderzoek te kunnen komen. Bestedingen in de zakelijke markt worden niet meegenomen. Het bestemmingsplan voorziet daarnaast in een detailhandelsfunctie, niet in een groothandel. Zou de omzet van commerciële partijen in bouwmarkten in de beoordeling worden betrokken, dan zou de marktruimte voor bouwmarkten alleen maar groter zijn.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Het geactualiseerde Behoeftenonderzoek Hornbach Stec groep d.d. 26 april 2024 wordt ambsthalve ter vervanging van het onderzoek van Stec Groep van 9 augustus 2023 als bijlage 2 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan en als bijlage 7 bij het raadsvoorstel gevoegd. De Toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast. Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze B.

De reactie van Stec Groep van 14 maart 2024 (nr 24.061) wordt als bijlage 2 bij deze zienswijzerapportage opgenomen.

Zienswijze 1.5: Reclamant meent dat de Raad in de toelichting bij het bestemmingsplan niet/ontoereikend motiveert hoe hij aan de bezwaren van de Adviescommissie tegemoetkomt, en dat de Raad hierdoor niet in overeenstemming handelt met de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Reactie:

De Adviescommissie heeft positief geadviseerd op 9 november 2023, dus er is geen sprake van bezwaren waaraan tegemoet moest worden gekomen. Van strijd met de Omgevingsverordening is geen sprake.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 1. 6: In de toelichting bij het bestemmingsplan noemt de Raad dat ten aanzien van de luchtkwaliteit wettelijke grenswaarden gelden voor bepaalde stoffen ingevolge hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De Raad maakt kenbaar de beoogde ontwikkeling niet te toetsen aan de luchtkwaliteitsnormen, omdat de beoogde ontwikkeling "niet in betekenende mate" zou bijdragen aan de luchtverontreiniging. Reclamant stelt zich op het standpunt dat de Raad deze conclusie ontoereikend heeft onderbouwd.

Dit onderbouwt reclamant met de volgende argumenten:

1. De verkeersgeneratie waar de Raad vanuit gaat is gebaseerd op 376 parkeerplaatsen, terwijl de beoogde ontwikkeling voorziet in circa 578 parkeerplaatsen. Dat kan leiden tot extra verkeer aantrekkende werking waardoor de daadwerkelijke verkeersgeneratie hoger zal zijn. Een toename aan motorvoertuigen heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit en aan de luchtverontreiniging.
2. De Raad constateert dat voor de beoogde ontwikkeling het percentage 'zwaar verkeer' hoger is dan bij een woningbouwontwikkeling. De Raad neemt het standpunt in dat doordat

het aantal verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling ruim 7.500 motorvoertuigen per etmaal lager is, dit verhoogde percentage 'zwaar verkeer' geen belemmering vormt. Dit standpunt is niet gestoeld op enig onderzoek.

Reactie:

Ad 1

Door adviesbureau Goudappel Coffeng is een verkeersonderzoek uitgevoerd dat bij het bestemmingsplan is gevoegd. Goudappel Coffeng heeft daarbij de maximale kencijfers gehanteerd uit de CROW parkeerkencijfers binnen de uitgangspunten 'zeer sterk stedelijk' in het gebied 'rest bebouwde kom', daarbij aansluitend bij de gemeentelijke parkeernormen, zoals vastgelegd in 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam'. Weliswaar is een grotere parkeercapaciteit voorzien, maar dit resulteert niet automatisch in een hogere verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie is een resultante van de oppervlakte aan bouw- en tuinmarkt (bvo). Men komt niet naar de Hornbach om te parkeren, maar om de winkel te bezoeken. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen dan minimaal vereist conform het gemeentelijke parkeerbeleid is een bewuste keuze van Hornbach, om te voorkomen dat bezoekers op drukke momenten moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats. Voor het bepalen van de invloed van het plan op de luchtkwaliteit is aldus de juiste verkeersgeneratie gehanteerd.

Ad 2

Doordat de beoogde ontwikkeling in mindere mate invloed heeft op de luchtkwaliteit dan de vrijgestelde categorieën voor woningbouw, is op voorhand duidelijk dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Evenwel is door Antea Group d.d 2 mei 2024 aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Bij het onderzoek is tevens betrokken dat de ontwikkeling resulteert in 48 vrachtverkeersbewegingen per etmaal (zwaar verkeer). Uit het onderzoek van Antea volgt dat de projectbijdrage van de emitterende bronnen ten behoeve van de gebruiknaam van de Hornbach in Rotterdam Charlois maximaal 1,0 µg/m³ NO₂ en 0,1 µg/m³ PM₁₀ bedraagt. Dit is minder dan de NIBM-grens genoemd in de Wet Milieubeheer. Aldus kan op voorhand worden vastgesteld dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 1.6.1 ongegrond te verklaren en 1.6.2 gegrond te verklaren. Het luchtkwaliteitsonderzoek Hornbach Charlois Antea Group d.d. 2 mei 2024 wordt ambtshalve als bijlage 6 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en bijlage 8 bij het raadsvoorstel) opgenomen. Het toevoegen van het rapport resulteert in een vernummering van de bijlagen bij de plantoelichting op het bestemmingsplan. De Toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze C.

Ook het m.e.r.-beoordelingsbesluit is hierop van een nadere motivering voorzien.

Zienswijze 1.7: Uit de "Rapportage externe veiligheid Hornbach Charlois" uitgevoerd door Antea Group blijkt dat het Plangebied binnen de reikwijdte van het invloedgebied van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid valt. Uit de groepsrisicoberekening blijkt dat in de huidige situatie, zonder beoogde ontwikkeling, de oriëntatiewaarde al wordt overschreden. De overschrijding bedraagt een factor 10,8 bij 1.900 slachtoffers.

Het maximaal berekende aantal slachtoffers is 2.100. De Raad heeft de bezwaren tegen de significante overschrijding onvoldoende weggenomen.

1. Reclamant stelt dat de Raad in strijd handelt met artikel 13 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen ("Bevi"). Reclamant meent dat de Raad nalaat in te gaan op de aspecten in artikel 13 lid 1 Bevi in relatie tot het groepsrisico als gevolg van de geringe afstand tussen het Plangebied en het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid. Zo zou nergens uit de toelichting blijken:
 - i. welke maatregelen de Raad treft om het groepsrisico te beperken (artikel 13 lid 1 onder d Bevi);
 - ii. welke voorschriften worden verbonden aan de beperking van het groepsrisico (artikel 13 lid 1 onder e Bevi);
 - iii. de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico (artikel 13 lid 1 onder t Bevi).
2. Reclamant merkt op dat op de Raad de verplichting rust die volgt uit artikel 13 lid 3 Bevi om de Veiligheidsregio in gelegenheid te stellen om te adviseren.
3. De Raad noemt in de toelichting bij het bestemmingsplan slechts summier dat een aantal maatregelen zijn aangedragen door de Veiligheidsregio, maar maakt niet kenbaar of alle door de Veiligheidsregio voorgestelde maatregelen zijn opgenomen in de planregels. Reclamant betoogt dat het niet duidelijk is welke maatregelen zijn voorgesteld en of de Raad in overeenstemming handelt met het advies van de Veiligheidsregio.

Reactie:

Ad 1

Ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan is er sprake van een hogere uitkomst van het groepsrisico van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid. Dit verschil in beoordeling is echter geheel terug te voeren op een recente update van het rekenprogramma Safeti. De processen op de relevante risicobron, het spoorwegemplacement, zijn niet veranderd en de omgeving ook niet. Het groepsrisico door het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid als gevolg van onderhavig bestemmingsplan neemt feitelijk dan ook niet toe. Met andere woorden, uit de berekening van het groepsrisico blijkt dat de voorgenomen vestiging van Hornbach geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het spoorwegemplacement. Desgevraagd is door onderzoeksbureau Antea, in de geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024, bevestigd dat het rekenkundig thans hoger uitkomende groepsrisico van het spoorwegemplacement zijn oorzaak uitsluitend vindt in de scenario's brand en explosie. De effecten van dergelijke situaties reiken niet tot het plangebied. Op die afstand is alleen het gifwolkscenario relevant. Daarvoor is ook rekenkundig geen sprake van een toename van het groepsrisico. Dit betekent voor onderhavig bestemmingsplan dat wat betreft de hoogte van het groepsrisico de verantwoording kan aansluiten bij de eerdere verantwoording voor het emplacement (die gebaseerd was op de rekenresultaten van een eerdere versie van Safeti).

Ad 2

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is in de gelegenheid gesteld te adviseren over het plan. En dat is ook gebeurd. Dit is ook benoemd in de toelichting bij het bestemmingsplan.

Ad 3

In lijn met het advies van de Veiligheidsregio kent de Hornbachvestiging meerdere nooduitgangen die niet gericht zijn op het spoor. Bovendien is de mechanische ventilatie van de winkel bij calamiteiten uit te schakelen.

Overigens is in het advies van de Veiligheidsregio het spoorwegemplacement Rotterdam WaalhavenZuid niet beschouwd. Deze bron heeft in feite het grootste groepsrisico. Het rapport van Antea van 14 maart 2024 beschouwt dit risico wel. Doordat geen sprake is van een toename van het groepsrisico is – mede het onder ad 1 genoemde in ogenschouw nemend - sprake van een aanvaardbaar groepsrisico.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 1.7.1 gegrond en 1.7.2 en 1.7.3. ongegrond te verklaren.

De rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 15 juni 2023 die als bijlage 6 bij de plantoelichting op het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd wordt ambtshalve vervangen door de geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024 en wordt als bijlage 7 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 9 bij het raadsvoorstel) opgenomen. Voorgesteld wordt de Toelichting op het bestemmingsplan aan te passen.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze D.

Deze zienswijze geeft mede aanleiding tot het aanvullen van de motivering van het op 19-12-2023 door het college van B en W genomen M.e.r.-beoordelingsbesluit waarbij de eindconclusie dat mogelijke belangrijke nadelige milieueffecten niet zullen optreden vanwege de voorgenomen activiteit en dat er daarom geen MER gemaakt hoeft te worden ongewijzigd blijft.

Het nader gemotiveerde M.e.r.-beoordelingsbesluit van 18 maart 2025 is als bijlage 10 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 10 bij het raadsvoorstel) gevoegd.

Zienswijze 1. 8.: Reclamant stelt dat het stikstofonderzoek om meerdere redenen niet deugdelijk is en het bestemmingsplan daarmee in strijd is met de Wnb.

Dit onderbouwt reclamant als volgt:

1. Uit het stikstofonderzoek volgt dat de berekening van de stikstofdepositie is uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2022, terwijl de AERIUS Calculator versie 2023 gebruikt had moeten worden. De stikstofdepositieberekening is daarom niet conform de wettelijke voorschriften uitgevoerd.
2. De vervoersbewegingen in de realisatie- en gebruiksfase zijn niet inzichtelijk respectievelijk niet juist. Ten aanzien van de vervoersbewegingen in de realisatiefase is het stikstofonderzoek gebaseerd op de niet onderbouwde getallen uit de opgave van Bouwkundig teken- en adviesbureau Van Vugt. Voor de vervoerbewegingen in de gebruiksfase is het stikstofonderzoek gebaseerd op het verkeersonderzoek. Daarover merkt reclamant op dat in het stikstofonderzoek staat dat uit het verkeersonderzoek een verkeersgeneratie van 4.370 vervoersbewegingen per etmaal zou blijken. Het verkeersonderzoek gaat daarentegen uit van een verkeersgeneratie van 4.637 vervoersbewegingen per etmaal. Ook in dit opzicht is het stikstofonderzoek niet toereikend uitgevoerd.
3. Het is reclamant niet duidelijk waarom het stikstofonderzoek ervan uitgaat dat binnen de inrichting geen verbrandingsinstallaties worden ingezet. Met name nu uit het verkeersonderzoek blijkt dat een gedeelte van het tuincentrum verwarmd is. Een dergelijke

garantie zou vragen om een voorwaardelijke verplichting om geen gebruik te maken van verbrandingsinstallaties voor warmte, hetgeen niet blijkt uit het bestemmingsplan.

Reactie:

Ad 1

Abusievelijk is het stikstofonderzoek waarin is gerekend met de 2022 versie van de AERIUS Calculator ter inzage gelegd met het bestemmingsplan.

Ad 2

In de zienswijze wordt aangegeven dat het verkeer niet ver genoeg is gemodelleerd om te kunnen stellen dat het qua start- en stopgedrag zich niet meer onderscheidt van het overige verkeer. Hiervan is echter geen sprake. Juist bij kruisingen onderscheidt projectmatig verkeer zich qua start- en stopgedrag niet meer van het autonome verkeer. Ook het autonome verkeer remt namelijk bij dergelijke kruisingen af, dit is niet alleen voorbehouden aan het projectmatige verkeer.

De kruising van de Driemanssteeweg en de Groene Kruisweg is een punt waarop al het naderende verkeer dient te stoppen door de aanwezigheid van verkeerslichten en vanwege de geldende voorrangregels in het verkeer op kruispunten. Derhalve is het verkeer dat van de Hornbach komt (qua start- en stopgedrag) vanaf dit punt per definitie niet meer te onderscheiden van het heersende verkeersbeeld en zijn de uitgangspunten van de berekening dus reëel en aannemelijk.

Ad 3

Het gebouw dat door initiatiefnemer wordt gerealiseerd wordt gasloos verwarmd. Een voorwaardelijke verplichting is niet noodzakelijk.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 1.8.1 gegrond te verklaren en om zienswijze 1.8.2 en 1.8.3 ongegrond te verklaren.

Het geactualiseerde Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek d.d. 13 mei 2024 vervangt het eerder als bijlage 7 bij de plantoelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegde Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek, juni 2023 en wordt ambtshalve als bijlage 8 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 11 bij het raadsvoorstel) opgenomen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze E.

Zienswijze 1.9: Uit de Natuurtoets blijkt dat niet is uitgesloten dat de voorgenomen werkzaamheden een negatief effect zullen hebben op algemene broedvogels, vleermuizen en steenmarters. Daarmee is het bestemmingsplan in strijd met de Wnb en artikel 3:2 en 3:46 Awb.

1. De gemeente moet maatregelen nemen om de negatieve effecten te mitigeren.
2. De Raad onderbouwt niet welke maatregelen getroffen zullen worden en of deze maatregelen de effecten op algemene broedvogels uitsluiten.
3. Uit de Natuurtoets blijkt dat met betrekking tot de verblijfplaatsen van vleermuizen en van steenmarters nader ecologisch onderzoek vereist is. Onduidelijk is of dergelijk nader onderzoek is verricht.
4. De Raad concludeert dat het aannemelijk is dat deze ontheffing in het kader van de bescherming van de vleermuizen en steenmarters door het bevoegd gezag afgegeven wordt. Hierover merkt reclamant het volgende op:

- a. het is onduidelijk waar deze aanname op gebaseerd is;
- b. voor ontheffing is in veel gevallen vereist dat geen andere bevredigende oplossing bestaat met minder ingrijpende gevolgen voor de soorten.
- c. de Raad onderbouwt niet dat de beoogde ontwikkeling voldoende mogelijkheden biedt om de negatieve effecten te mitigeren en te compenseren. Het is niet duidelijk welke mogelijkheden er zijn en in hoeverre voldaan zou zijn aan de belangentoets genoemd in de Wnb.

Reactie:

Er heeft zorgvuldig onderzoek naar flora en fauna plaatsgevonden alvorens het bestemmingsplan ter inzage is gelegd. Met de (ontwerp)besluiten worden geen activiteiten mogelijk gemaakt die de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming, thans Omgevingswet, overtreden. Alleen voor de sloop van het nu nog aanwezige pand zijn mogelijk maatregelen of een omgevingsvergunning voor de flora- en fauna-activiteit vereist. Het is aannemelijk dat met het treffen van maatregelen zo nodig een omgevingsvergunning kan worden verkregen.

Deze mitigerende maatregelen kunnen er uit bestaan het tijdstip van de sloopwerkzaamheden niet samen te laten vallen met de broed- of paarperiode van vleermuizen c.q. steenmarters. Daarnaast kan het te slopen gebouw “natuurvrij” worden gemaakt door de mogelijkheden van het nestelen van vleermuizen te beperken c.q. onmogelijk te maken en daarbij gelijktijdig alternatieven aan te bieden in de vorm van nestkasten. Eenzelfde werkwijze wordt ook toegepast voor mogelijk aanwezige steenmarters, waarbij naast kasten zo nodig de mogelijkheid bestaat een zogenaamde marter-takkenhoop te realiseren als tijdelijke verblijfplaats voor steenmarters totdat deze een nieuwe habitat hebben gevonden. De mitigerende maatregelen kunnen – voor zover bij de vergunningverlening voor de sloopwerkzaamheden blijkt dat deze nodig zijn – als voorwaarde worden verbonden aan de omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteiten.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 1.10: Het bestemmingsplan is vastgesteld in strijd met het Besluit Milieueffectrapportage.

1. In het m.e.r.-beoordelingsbesluit gaat het College niet in op de factoren uit artikel 3 van de m.e.r.-richtlijn.
2. Reclamant stelt dat het College niet heeft gehandeld in overeenstemming met de uitspraak van de Afdeling van 5 april 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1372). Daarin overwoog de Afdeling dat “enkele verwijzing naar uitgevoerde onderzoeken” geen integrale beoordeling van de mogelijke nadelige milieugevolgen is en dat uit het beoordelingsbesluit duidelijk moet blijken dat de Raad de criteria genoemd in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn heeft betrokken in de beoordeling. Een algemene verwijzing naar de criteria, zoals het College zou hebben gedaan, volstaat niet.
3. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is niet compleet, want de risico's gebonden aan de nabijheid van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid ontbreken;
4. Reclamant stelt dat het groepsrisico aanzienlijk groter is dan de oriëntatiewaarde. Daardoor kan de aanwezigheid van het spoorwegemplacement Rotterdam Waalhaven-Zuid van invloed zijn op de ontwikkelingen.

Reactie:

Ad 1 en 2

Ingevolge de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en op grond van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer dient rekening gehouden te worden met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Het is niet juist dat alleen is verwezen naar de criteria. Deze zijn stuk voor stuk aan de orde gekomen in de toetsing die aanwezig is in de bijlage bij de beslissing. De onderzoeken waar de beslissing op berusten zijn aldus meegenomen in die beoordeling. Dat het college in het dictum van het besluit die criteria slechts noemt, betekent niet dat daar niet naar wordt verwezen in de motivering, zoals vereist ex art. 7.17, vierde lid onder a Besluit mer. De uitwerking in de bijlage laat zien dat een toereikende integrale beoordeling is gemaakt van de mogelijke nadelige gevolgen van het project voor het milieu in relatie tot de criteria van bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn, een en ander zoals door de Afdeling in de genoemde uitspraak van belang is geacht.

Het plangebied betreft een nagenoeg geheel verhard deel van een eveneens nagenoeg geheel verhard bedrijventerrein. Er is geen rijkdom en beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen in het gebied. Daarom is dit criterium hier niet relevant. De effecten op bodem, water en biodiversiteit zijn wel degelijk beoordeeld in de m.e.r.-beoordeling. Evenmin zijn er effecten op land omdat er geen sprake is van uitbreiding waardoor er geen sprake is van extra landbeslag.

Ad 3 en 4

Het is juist dat het groepsrisico van het spoorwegemplacement abusievelijk niet is beschouwd bij de totstandkoming van de m.e.r.-beoordelingsbeslissing. Deze hernieuwde beoordeling leidt evenwel niet tot een ander oordeel. Er zijn geen belangrijke nadelige effecten te verwachten voor het milieu en daarom hoeft geen MER opgesteld te worden.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 1.10.1 en 1.10.2 ongegrond te verklaren en 1.10.3 en 1.10.4 gegrond te verklaren.

De geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024 vervangt de rapportage die als bijlage 6 van de plantoelichting bij het ontwerp bestemmingsplan was gevoegd en wordt als bijlage 7 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 9 bij het raadsvoorstel) opgenomen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze D.

Deze zienswijze geeft aanleiding tot aanvulling van de motivering van het op 19-12-2023 door het college van B en W genomen M.e.r.-beoordelingsbesluit waarbij de eindconclusie dat mogelijke belangrijke nadelige milieueffecten niet zullen optreden vanwege de voorgenomen activiteit en dat er daarom geen MER gemaakt hoeft te worden ongewijzigd blijft.

Het nader gemotiveerde M.e.r.-beoordelingsbesluit van 18 maart 2025 is als bijlage 10 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan gevoegd.

Zienswijze 1.11: de (ontwerp) vergunning kan niet verleend worden, omdat het bestemmingsplan niet dient te worden vastgesteld. Reclamant voert aan dat het voorgaande ook geldt als een zienswijze tegen de ontwerpvergunning.

Reactie:

Het bestemmingsplan kan (gewijzigd) worden vastgesteld. De omgevingsvergunning kan dan door het college als passend in het vastgestelde bestemmingsplan worden verleend.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

NB Zienswijze(n) die zien op het, namens het college genomen, ontwerpbesluit omgevingsvergunning worden ter kennisgeving aangenomen en worden in het kader van het definitieve besluit op de aanvraag omgevingsvergunning behandeld.

Zienswijze 2.

Intergamma B.V. en anderen (Intergamma cs), vertegenwoordigd door mr. J.J.H. Hulshof, advocaat verbonden aan Poelmann van den Broek advocaten (reclamant 2)

Zienswijze 2.1: Het bestemmingsplan is (weer/nog steeds) in strijd met de provinciale regelgeving en het provinciaal beleid. Het plan heeft onevenredige gevolgen voor de detailhandelsstructuur en er wordt ten onrechte niet voorzien in compensatie voor het verloren gaan van bedrijventerrein. Reclamant menen dat het bestemmingsplan op meerdere punten in strijd is met: Het bestemmingsplan is in strijd met artikel 6.10 van de Omgevingsverordening.

1.

- a. In dit geval wordt een gebiedsvreemde functie – perifere detailhandel – mogelijk gemaakt op een aangewezen regulier bedrijventerrein, dat niet past binnen de kavelomvang voor dergelijke reguliere bedrijventerreinen. Het ontwerpplan beperkt de ruimte voor regulier bedrijventerrein, nu de bedrijfsfunctie wordt wegbestemd.
- b. Het bestemmingsplan is in strijd met de regionale vraagstukken zoals genoemd in paragraaf 1.7 van de Strategie Bedrijventerreinen 2023-2030 MRDH (Strategie MRDH). Dit ziet onder meer op het volgende:
 - i. Juiste bedrijf op de juiste plek: Een bedrijfsvestiging dient binnen het bestemmingsplan te passen en bij voorkeur de milieuruimte zoveel mogelijk te benutten. Met deze visie is het ontwerpplan per definitie in strijd, omdat het bestemmingsplan nu juist wordt herzien voor een functie met een lagere milieucategorie 2 (waar 3.2 is toegestaan).
 - ii. Marktevenwicht op lange termijn: De Strategie MRDH hanteert voor een regulier werkmilieu, zoals hier aan de orde, expliciet het uitgangspunt dat ook in geval van transformatie, behoud van bedrijven in milieucategorie 3.1 of 3.2 het uitgangspunt is. Daarmee is het ontwerpplan ook in strijd.
 - iii. Beter benutten bestaande bedrijventerreinen: Ook voor dit vraagstuk is de afspraak gemaakt reguliere bedrijventerreinen planologisch optimaal te benutten, terwijl dit niet gebeurt. Er wordt 4 hectare wegbestemd. Dat maakt de opgave alleen maar groter, ook financieel.
2. Reclamant stellen dat het bestemmingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ordening in strijd is met artikel 6.10d Omgevingsverordening, omdat het geen rekening houdt met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid.

3. Reclamant stellen dat het ontwerpplan in strijd is met artikel 6.10h Omgevingsverordening, omdat niet wordt ingegaan op het bevorderen van biodiversiteit.
4. Het bestemmingsplan zou volgens Reclamant in strijd zijn met artikel 6.12 Omgevingsverordening.
 - a. Met het ontwerpplan wordt het bedrijventerrein ten behoeve van bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2 wegbestemd. Dat is in strijd met artikel 6.12 Omgevingsverordening.
 - b. Artikel 6.12 Omgevingsverordening is gewijzigd ten opzichte van het artikel dat voorlag in de uitspraak van de Raad van State van 5 april 2023, zodat niet kan worden volstaan met een verwijzing daarnaar.
 - c. Het ontwerpplan voorziet niet in vestiging van bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, en is daarom in strijd met artikel 6.12 lid 1 Omgevingsverordening.
 - d. Niet is gebleken op welke wijze het plan voorziet in compensatie van het bedrijventerrein of is aangetoond dat compensatie achterwege kan blijven, zoals volgt uit artikel 6.12 leden 4 en 6 Omgevingsverordening.
 - e. Reclamant merken nog op dat voor de uitleg van het begrip (gedeeltelijke) 'transformatie' als bedoeld in artikel 6.12 lid 4, aansluiting moet worden gezocht bij de toelichting bij dat artikel. Daaruit volgt dat daarvan sprake is in het geval van bedrijventerrein met milieucategorie 3 en een oppervlakte van meer dan 1 hectare. Dat is hier aan de orde, nu het plangebied ongeveer 4 hectare omvat.
5. Het ontwerpplan is volgens reclamant in strijd met de Omgevingsvisie. Reclamant stelt dat uit de Omgevingsvisie volgt dat transformatie naar andere functies (zoals in dit geval detailhandel) slechts mogelijk is na compensatie.
6. Het plan is in strijd met artikel 6.13 Omgevingsverordening, omdat niet is aangetoond dat geen onaanvaardbare leegstand ontstaat.

Reactie:

Ad 1

De analyse dat het bestemmingsplan in strijd zou zijn met de regionale vraagstukken zoals genoemd in paragraaf 1.7 van de Strategie MRDH wordt niet gedeeld. Dit beleid noemt onder meer dat bedrijven met een toegevoegde waarde voor het economisch profiel dan wel de arbeidsmarkt prioriteit krijgen bij de uitgifte van de beschikbare ruimte en dat daarin beleidsruimte ligt voor het bevoegd gezag.

De Strategie MRDH bevat een visie voor de ontwikkeling van bedrijfslocaties binnen de regio over de komende zeven jaar. Er wordt geconstateerd dat, met name wanneer er invulling wordt gegeven aan de transformatieopgave van bedrijventerreinen naar woonruimte, er op regionale schaal voorzien moet worden in bij de vraag passende bedrijventerreinen. Anders dan de zienswijze suggereert is er momenteel geen tekort aan bedrijfslocaties – binnen de regio is zelfs een overschot berekend van circa 17 hectare – maar ligt de uitdaging meer op het kwalitatief en kwantitatief aansluiten van de vraag uit de markt op de bestaande locaties. Dit is deels mogelijk door bestaande bedrijventerreinen beter in te richten en te moderniseren, maar ook door het ontwikkelen van nieuwe plannen. De MRDH ziet enerzijds behoefte aan het transformeren van bedrijventerreinen, anderzijds aan het nieuw toevoegen daarvan. Hiertoe heeft de MRDH in de bijlagen van de strategie specifiek aangegeven welke bedrijventerreinen hierin een opgave hebben. Charloisse Poort is niet genoemd; de opgaven betreffen andere bedrijventerreinen.

De provincie Zuid-Holland heeft de regionale strategie aanvaard, waarmee de uitbreiding van de lijst met bedrijventerreinen niet aan de orde is. Ook gezien de beperkte middelen is het belangrijk dat de gemeenten zich focussen op de aangewezen bedrijventerreinen.

De zienswijze doet voorkomen dat er volgens de Strategie MRDH voor de Linker Maasoever een tekort is van circa 77 hectare aan reguliere werkruimte. Dat is onjuist. De Strategie MRDH voorziet op de Linker Maasoever voor de komende 7 jaar slechts een behoefte van 2 tot 12 hectare aan regulier bedrijventerrein (Tabel 1, Strategie MRDH, pagina 28). Daarbij constateert de Strategie MRDH tevens dat de behoefte aan regulier bedrijventerrein op de Linker Maasoever voor een groot deel bestaat uit de vervangingsvraag vanuit de regio Rotterdam die samenhangt met de snelheid van transformatie. Voor projecten waarbij transformatie plaatsvindt – hetgeen in dit geval niet speelt – zal dan ook voorzien moeten worden in een toereikende compensatie van bedrijventerrein.

De planontwikkeling die nu voorligt resulteert niet in een feitelijke vervangingsvraag. Op het terrein is momenteel een autohandel gevestigd. Deze branche wordt tot de perifere detailhandel gerekend waartoe ook bouwmarkten en tuincentra worden gerekend. In de gemeentelijke bedrijfsruimtekoers voor Charloisse Poort is een beperkt ruimtebeslag door perifere detailhandel toegestaan. De vestiging van Hornbach leidt niet tot een uitbreiding van dit ruimtegebruik.

Dat er tot 2030 mogelijk behoefte zal bestaan aan enige uitbreidingsmogelijkheden op reguliere bedrijventerreinen, met name om transformatie mogelijk te maken, betekent niet dat de bestemming van bedrijventerrein nooit kan worden gewijzigd om andere functies mogelijk te maken. Het detailhandelsbeleid van de Provincie Zuid Holland onderkent dat grootschalige perifere detailhandel zich niet leent voor vestiging in detailhandelscentra en laat bouwmarkten en tuincentra ook bedrijventerreinen toe. Ook het gemeentelijk beleid sluit het vestigen van bouwmarkten op bedrijventerreinen niet uit.

Bij de voorliggende planvorming heeft de gemeente niet alleen gekeken naar de bestemming die op het plangebied rust, maar tevens de (legale) gebruiksmogelijkheden die aan de locatie zijn gegeven. Feit is dat reeds nu perifere detailhandel is toegestaan in de vorm van een autohandel. De komst van een Hornbach vestiging levert ook een kwaliteitsimpuls aan het gebied, zowel wat betreft de bedrijvigheid zelf, als op maatschappelijk en economisch vlak. Bovendien is uit het behoefteonderzoek gebleken dat er zowel kwalitatieve als kwantitatieve behoefte is aan de grootschalige bouwmarkt. Het mogelijk maken van deze ontwikkeling is dan ook in lijn met gemeentelijk en provinciaal beleid. De huidige opzet en de bedrijvigheid in en rondom het plangebied leent zich niet meer voor bedrijven in de zwaarste milieucategorie, nog los van de vraag of dergelijke bedrijvigheid gelet op de omringende functies nog vergunbaar is.

Een belangrijk aspect van de Strategie MRDH is dat het een regionale visie betreft en dat daardoor ontwikkelingen regionaal dienen te worden afgestemd. De gemeente heeft hiervoor zorggedragen door de ontwikkeling te agenderen in het bestuursoverleg van de Metropoolregio en door de ontwikkeling af te stemmen met de Provincie Zuid-Holland.

Van transformatie in de zin van de Provinciale Omgevingsverordening is bovendien geen sprake, zoals ook is bevestigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 5 april 2023. De beoogde ontwikkeling past binnen de kaders van de Strategie MRDH.

Ad 2

Het bestemmingsplan houdt wel degelijk voldoende rekening met de bereikbaarheid, zie daarvoor ook de reactie op de zienswijze(n) ten aanzien van verkeer.

Ad 3

Bevordering van de biodiversiteit speelt in dit geval een minder grote rol. Het plangebied is gelegen op een bedrijventerrein en is nu in zijn geheel verhard. Iedere andere ontwikkeling – waaronder die het bestemmingsplan mogelijk maakt- draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit. Zo is bij de inrichting van het terrein nu voorzien in een groenstrook langs de Driemanssteeweg en zijn er tal van maatregelen getroffen die leiden tot een duurzaam gebruik (zonnepanelen, infiltratie e.d.).

Ad 4

Hoewel de Omgevingsverordening sinds het vorige bestemmingsplan is gewijzigd, is deze ten aanzien van de argumenten van de indiener materieel hetzelfde gebleven ten opzichte van de vorige versie. Daarom verwijzen wij naar het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over artikel 6.12 Omgevingsverordening.

Ad 5

Zoals de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft geoordeeld in haar uitspraak ten aanzien van het vorige bestemmingsplan, is geen sprake van “transformatie” zodat niet verantwoord hoeft te worden op welke wijze binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden.

Ad 6

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met artikel 6.13 Omgevingsverordening vastgesteld, waarbij wordt verwezen naar het Behoeftedonderzoek van Stec Groep van 26 april 2024.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.2: Er is ten onrechte niet getoetst aan de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening.

Reactie:

Er is terecht niet getoetst aan de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. Het bestemmingsplan is ter inzage gelegd vóór 1 januari 2024. Op grond van artikel 4.4 onder a Invoeringswet Omgevingswet blijft het oude recht van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Dat geldt ook voor de Omgevingsverordening.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren

Zienswijze 2.3: Reclamanten stellen dat het bestemmingsplan, gelet op de effecten op detailhandel structuur, in strijd is met provinciaal beleid en de provinciale regelgeving. Daartoe voeren zij de volgende punten aan:

1. Het advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland kan niet ten grondslag worden gelegd aan het ontwerpplan.
 - a. Reclamant begrijpt niet hoe de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland een (onderbouwd) (positief) oordeel kan geven over de aanvaardbaarheid van de detailhandelsontwikkeling. Dit omdat de Adviescommissie haar vraagtekens heeft geplaatst bij de afbakening van het verzorgingsgebied. Reclamant meent dat nu de Adviescommissie onvoldoende overtuigd is van het verzorgingsgebied, zij zich van een oordeel moet onthouden of een negatief advies moet geven totdat het verzorgingsgebied is afgebakend op de door haar voorgestane wijzen.
 - b. Uit het advies blijkt dat de Adviescommissie de regionale afstemming onvoldoende acht. Zonder deugdelijke regionale afstemming wordt echter niet voldaan aan het provinciale beleid, onder meer vervat in de Agenda Detailhandel MRDH 2016-2021. Zonder deugdelijke afstemming kan echter eveneens geen oordeel worden gegeven over de aanvaardbaarheid van de detailhandelsontwikkeling.
2. De onderbouwing van de afbakening van het verzorgingsgebied van de Hornbach, zoals opgenomen in het Stec-rapport, is onjuist en ontoereikend.
 - a. Reclamant meent dat het verzorgingsgebied iets anders is dan het onderzoeksgebied, dat van belang is voor het beoordelen van de effecten van een ontwikkeling.
 - b. Stec heeft de Hornbach-vestiging in Alblasserdam ten onrechte niet bij het verzorgingsgebied betrokken. In het Stec-rapport wordt voor bouwmarkten als uitgangspunt een afstand van 25 tot 30 kilometer genoemd. In hoog stedelijk gebied als Rotterdam is een afstand van 15 tot 20 kilometer een goede indicator, aldus Stec. De vestiging in Alblasserdam ligt op 20 km afstand van de Hornbach-vestiging waar het ontwerpplan op ziet. Dit terwijl andere vestigingen die verder weg liggen, wel zijn meegenomen in het verzorgingsgebied.
 - c. Het gevolg van deze onjuiste afbakening van zowel het verzorgings- als het onderzoeksgebied is bijvoorbeeld dat een belangrijk deel van het aanbod (zoals de Hornbach in Alblasserdam) niet is betrokken bij het bepalen van de behoefte. De uitbreidingsruimte is dan veel kleiner en ook zijn de leegstandseffecten daardoor niet op juiste wijze in beeld gebracht. Aan het Stec-rapport kan dus geen houdbare conclusie worden verbonden.
 - d. Anders dan Stec in paragraaf 3.1 van haar rapport concludeert, is reeds in de bestaande situatie sprake van negatieve kwantitatieve behoefte voor bouwmarkten in het door haarzelf afgebakende verzorgingsgebied.
 - e. Stec wijkt af van de uitspraak van de Raad van State van 5 april 2023 ([ECLI:NL:RVS:2023:1372](#)). Uit die uitspraak volgt dat als een bestemmingsplan een doe-het-zelf-winkel toestaat, die locatie als harde plancapaciteit in de behoefte-raming moet worden betrokken. Dit heeft Stec niet gedaan nu zij een eigen schifting heeft gemaakt in al dan niet relevante harde plancapaciteit.
 - f. De prognoses van het aantal inwoners die Stec per gemeente geeft zijn gebaseerd op verwachtingen van de woningbouw die niet worden waargemaakt.
 - g. Stec gebruikt verouderde data voor het gemiddeld inkomen per inwoner, waardoor de besteding per inwoner niet voldoende neerwaarts wordt bijgesteld.
 - h. Stec stelt ten onrechte dat er in Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten geen grootschalige bouwmarkt is. Gelet op de reeds aanwezige Hornbach in Alblasserdam, heeft een eventuele nieuwe Hornbach geen kwalitatieve meerwaarde.
3. Door de toevoeging van de Hornbach daalt de omzet van de gevestigde doe-het-zelf-detailhandel in het verzorgingsgebied, waaronder de omzet van de bouwmarkten. De

rentabiliteit van de bouwmarkten komt daardoor onder druk te staan. Omdat de bouwmarkten de primaire trekker zijn van de PDV-detailhandelsstructuur in het verzorgingsgebied, neemt het aantal bezoekers in PDV-winkelgebied in dit gebied en daarmee de omzet ook af. In eerdere rapporten heeft Ecorys berekend dat dit een onacceptabel groot leegstandsrisico met zich meebrengt. De negatieve ruimtelijke effecten die daardoor worden opgeroepen zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

In de zienswijze wordt een groot aantal aspecten aangesneden die al in de procedure aan de orde zijn gekomen die heeft geresulteerd in het oordeel van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 5 april 2023. In deze uitspraak oordeelde de Afdeling dat het verzorgingsgebied door de gemeente (en daarmee Stec Groep) op een juiste wijze was vastgesteld. Tot eenzelfde conclusie kwam ook de Adviescommissie Detailhandel.

Anders dan reclamant meent heeft er afstemming plaatsgevonden met regiogemeenten. Deze regiogemeenten hebben geen bezwaar tegen de ontwikkeling en hebben dan ook geen zienswijzen ingediend tegen het bestemmingsplan.

Voor wat betreft de overige argumenten wordt verwezen naar de reactie van Stec Groep van 14 maart 2024 waarin wordt gereageerd op de door reclamant aangedragen punten. De reactie van Stec groep van 14 maart 2024 wordt onderschreven en is als bijlage 2 bij deze zienswijzerapportage.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.4: Reclamant stelt dat het ontwerpplan (nog steeds) in strijd is met gemeentelijk beleid. Dit betreft:

1. De Detailhandelsnota gemeente Rotterdam, die de ontwikkeling van solitaire winkels ontmoedigt. Het ontwerpplan voorziet juist in een solitaire winkel.
2. De nota 'Rotterdam, Afweging behoefte aan ontwikkeling bouwmarkten en tuincentra' van 8 december 2017. Het plangebied ligt ver buiten de in die nota aangewezen 'kansrijke zone'.

Reactie:

De door reclamant aangevoerde gronden zijn door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State behandeld in haar uitspraak op het beroep van Intergamma c.s. e.a. tegen het vorige bestemmingsplan. Bouwmarkten en tuincentra zijn een afwijking op het beleid dat solitaire winkels worden ontmoedigd. Hoewel de nota 'Rotterdam, Afweging behoefte aan ontwikkeling bouwmarkten en tuincentra' van 8 december 2017 kansrijke zones aanwijst, betekent deze nota niet dat bouwmarkten of tuincentra niet ook buiten deze kansrijke zones kunnen worden toegestaan.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.5: Reclamant wijst erop dat er een precedentwerking van zou uitgaan als de gemeente medewerking verleent aan de vestiging van de detailhandelsvoorziening. In het kader van de Dienstenrichtlijn dienen beperkingen en maatregelen, zoals branchebeperkingen en het blokkeren van vestiging buiten aangewezen detailhandelsclusters, coherent en systematisch te worden uitgevoerd. De gemeente handelt niet coherent als nu wordt meegewerkt aan een Hornbach, maar een ander, vergelijkbaar initiatief later wordt geweigerd. De gemeente zou dan ondanks artikelen 6.10 en 6.13 van de Omgevingsverordening geen medewerking meer kunnen weigeren. Daarom dient medewerking te worden geweigerd.

Reactie:

De gemeente handelt coherent omdat de vestiging van Hornbach op de beoogde locatie past binnen vigerend gemeentelijk en provinciaal beleid, een en ander zoals uiteengezet in de toelichting bij het bestemmingsplan. Van precedentwerking of strijd met de Dienstenrichtlijn is geen sprake.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.6: Reclamant stelt dat het ontwerpplan leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de doorstroming van het verkeer of de verkeersveiligheid. Dat onderbouwen zij als volgt:

1. De aanleg van een rotonde en een vrij liggend fietspad in twee richtingen is niet planologisch geborgd.
2. Het onderzoek van Goudappel geeft onvoldoende inzicht in de te verwachten wachtrijslengtes op de Driemanssteeweg, de Groene Kruisweg en de Rijksweg A15. Met een wachttijd die in de autonome situatie 88 seconden bedraagt, maar die door het ontwerpbestemmingsplan tijdens de avondspits oploopt tot 111 seconden (bijna twee minuten) is het aannemelijk dat sprake is van een terugslag tot op de (afrit van) de Rijksweg A15. Daarmee heeft het ontwerpplan niet alleen onaanvaardbare gevolgen voor de directe omgeving, maar ook voor de ontsluiting van de hele linker Maasoever in Rotterdam.
3. Er is geen rekening gehouden met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid, zoals vereist conform artikel 6.10d van de Omgevingsverordening. Die gevolgen zijn enkel (gebrekkig) in kaart gebracht.

Reactie:

Ad 1

Voorgesteld wordt in het vast te stellen bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting op te ten aanzien van de aanleg van een rotonde en een vrij liggend fietspad in twee richtingen. De plankaart wordt zodanig aangepast dat de beoogde rotonde binnen het plangebied komt te liggen en aan deze gronden de bestemming Verkeer-Wegverkeer wordt toegekend.

Ad 2

Vooropgesteld moet worden dat de in de zienswijze beschreven waarden afkomstig zijn uit tabel 3.2 in de verkeersrapportage (bijlage 4 bij het ontwerpbestemmingsplan). In de zienswijze zijn deze waarden beschreven als 'wachttijd'. Dit is onjuist. De gepresenteerde waarden in tabel 3.2 in de rapportage betreft de totale verliestijd op een bepaald wegvak in het netwerk. Dit betreft de gemiddelde tijd die voertuigen nodig hebben om vanaf een beginpunt het kruispuntvlak over te rijden, inclusief tijd in een mogelijke wachtrij.

Overigens doet de, in de zienswijze, genoemde verliestijd zich voor op de linksaf beweging vanaf de Driemanssteeweg richting de Groene Kruisweg en heeft daarmee geen relatie met de afrit van de Rijksweg A15. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de reactie van Goudappel d.d. 19 maart 2024.

Ad 3

Bij de beoordeling van het planeffect is wel degelijk rekening gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid als gevolg van de planontwikkeling. Met behulp van de CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. Vervolgens is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, en daarmee de bereikbaarheid van de omgeving, beoordeeld.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 2.6.1 gegrond te verklaren en zienswijze 2.6.2 en 2.6.3 ongegrond te verklaren.

Voorgesteld wordt, als gevolg van de gegrondverklaring van zienswijze 2.6.1, het ontwerpbestemmingsplan als volgt aan te passen:

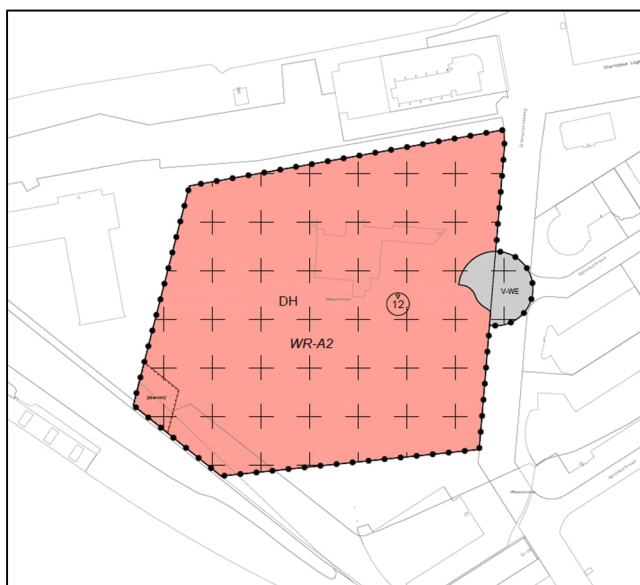
In de regels wordt het volgende Artikel 3.4 opgenomen:

3.4 Voorwaardelijke verplichting verkeerskundige maatregelen

Het in gebruik nemen van de bouwmarkt, het tuincentrum en de overige functies zoals bedoeld in artikel 3.1 onder a tot en met e, is toegestaan indien is voldaan aan de voorwaarde dat de ontsluiting van het plangebied op de Driemanssteeweg is gerealiseerd door middel van een rotonde met vrij liggend fietspad aan de Driemanssteeweg ter hoogte van de Aploniastraat.

De plantoelichting bij het bestemmingsplan wordt overeenkomstig aangepast. Hiervoor wordt verwezen naar Wijziging n.a.l.v. zienswijze F

Ten behoeve van de realisatie van de rotonde is het plangebied uitgebreid met een bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' (zie onderstaand). Als gevolg van deze wijziging zijn in de toelichting op het bestemmingsplan de afbeeldingen 1, 2, 3 en 5 overeenkomstig de nieuwe plangrens aangepast.



De bestemming Verkeer-Wegverkeer is als nieuw artikel 4 in het bestemmingsplan opgenomen. De opvolgende regels zijn hernummerd.

Artikel 4 Verkeer – Wegverkeer komt te luiden:

Artikel 4 – Verkeer - Wegverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Wegverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;*
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;*
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;*
- d. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;*
- e. geluidswerende voorzieningen;*
- f. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.*

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor Verkeer - Wegverkeer bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m³;*
- b. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in het eerste lid onder f., niet dieper dan 2 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld.*

De regels, de plantoelichting en de plankaart bij het bestemmingsplan worden overeenkomstig aangepast. Het nader uit te werken voorlopig ontwerp van de rotonde is als bijlage 12 bij de plantoelichting toegevoegd.

Hiervoor wordt verwezen naar Wijziging n.a.l.v. zienswijze G.

Zienswijze 2.7: Aan het ontwerpplan ligt geen onderzoek naar de luchtkwaliteit ten grondslag. Daardoor is het ontwerpplan onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Reactie:

Zie de reactie bij zienswijze 1.6.2 van reclamant 1 en de wijziging n.a.l.v. zienswijze C.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze gegrond te verklaren.

Zienswijze 2.8: Reclamant stelt dat uit het rapport van Antea volgt dat in de directe omgeving van het plangebied verschillende risicobronnen aanwezig zijn.

1. Het ontwerpplan leidt ertoe dat het groepsrisico toeneemt ten aanzien van:
 - a. het LPG-tankstation;
 - b. de Kortsluitroute; en
 - c. de Rijksweg A15.
2. Antea miskent dat ten aanzien van de Kortsluitroute en de Rijksweg A15 de hoogte van het groepsrisico verdubbelt tot een waarde die slechts beperkt onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat de oriëntatiewaarde voor het emplacement Waalhaven al fors wordt overschreden, had dit nader onderbouwd moeten worden.
3. Bij de beoordeling van de bouwtechnische maatregelen in het kader van zelfredzaamheid is onduidelijk waarom de Omgevingswet daarbij is betrokken, nu op grond van overgangsrecht het oude recht op dit ontwerpplan (en de omgevingsvergunning) van toepassing is. Dat geldt ook voor de beoordeling van het toxische scenario.
4. De genoemde maatregelen niet als voorschrift opgenomen in de planregels. Dat is ook niet gebeurd met de door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond geadviseerde maatregelen.
5. De Raad heeft geen eigen afweging gemaakt over de verantwoording van het groepsrisico.
6. De plantoelichting noch het advies van Antea bevat een beschrijving van de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico als bedoeld in artikel 13 lid 1 van het Bevi.

Reactie:

Ad 1 en Ad2

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde (0,3 maal de oriëntatiewaarde) voor het LPG-tankstation en de Kortsluitroute, dit is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. Het groepsrisico van de Rijksweg A 15 ligt onder de oriëntatiewaarde en neemt in beperkte mate toe ten gevolge van het plan. Ook wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2. van de geactualiseerde Rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois van 14 maart 2024. Wat betreft het groepsrisico van het spooremlacement Waalhaven-Zuid wordt naar de beantwoording van zienswijze 1.7 van reclamant 1 verwezen.

Ad 3

De beoordeling heeft plaatsgevonden conform het geldend wettelijk kader. De opmerking ten overvloede dat onder de Omgevingswet een gebouw dient te beschikken over uit te schakelen mechanische ventilatie is om verwarring te voorkomen verwijderd. Overigens beschikt de Hornbach vestiging wel over een dergelijk ventilatiesysteem.

Ad 4

Deze maatregelen volgen, voor zover vereist, uit het Bouwbesluit.

Ad 5

In de Toelichting op het bestemmingsplan is deze afweging beschreven. Een expliciete groepsrisicoverantwoording is niet aan de orde.

Ad 6

In de toelichting op het bestemmingsplan is uitvoerig uiteengezet waarom deze ontwikkeling op deze locatie gepast en wenselijk wordt geacht. Het groepsrisico neemt door de ontwikkeling niet

toe c.q. niet in een mate die onacceptabel is. Alternatieve invullingen waarbij groepsrisico's binnen het plangebied zouden dalen doen zich alleen voor met een minder intensief ruimtegebruik. Dit verdraagt zich niet met het gemeentelijk en regionale beleid van duurzaam, efficiënt ruimtegebruik binnen stedelijke gebieden.

Voorstel

Voorgesteld wordt om zienswijze 2.8.1 en 2.8.2 gegrond en de zienswijzen 2.8.3, 2.8.4, 2.8.5, 2.8.6 ongegrond te verklaren.

Verwezen wordt naar het voorstel mbt de gegrondverklaring van zienswijze 1.7.1 van reclamant 1 en de wijziging n.al.v. zienswijze D.

Zienswijze 2.9: Reclamant stelt dat niet is uitgesloten dat het ontwerpplan leidt tot significante gevolgen op stikstofgevoelige habitattypen van de in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden.

1. De rijlijnen dienen nog voor een gedeelte over de Groene Kruisweg te worden geprojecteerd.
2. Niet is inzichtelijk gemaakt wanneer het verkeer dat vanaf het plangebied afslaat in oostelijke richting in het heersende verkeersbeeld is opgenomen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1.8.2 van reclamant 1.

Voorstel

Voorgesteld wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.10: Reclamant stelt dat het besluit om geen milieueffectrapportage vast te stellen onjuist of in ieder geval onvoldoende gemotiveerd is. Het plan is derhalve in strijd met hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer voorbereid.

1. Reclamant stelt vast dat het College nog steeds niet aan alle relevante criteria uit Bijlage III van de mer-richtlijn heeft getoetst. Zo ontbreken overwegingen ten aanzien van:
 - a. de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
 - b. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor dit;
 - c. gebied met een hoge bevolkingsdichtheid.
2. Het onderzoek naar onder meer luchtkwaliteit is ondeugdelijk, zodat daarvan niet kan worden uitgegaan in de mer-beoordeling.
3. Het onderzoek naar de externe veiligheid is ondeugdelijk, zodat daarvan niet kan worden uitgegaan in de mer-beoordeling.
4. De verschillende risicobronnen zijn in de mer-beoordeling afzonderlijk, en juist niet integraal beoordeeld.
5. In het mer-beoordelingsbesluit wordt bovendien miskend dat ter plaatse reeds sprake is van een overbelaste verkeerssituatie.

Reactie:

Ad. 1

Het plangebied is een nagenoeg geheel verhard deel van een eveneens nagenoeg geheel verhard bedrijventerrein. Er is geen rijkdom en beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen in het gebied. Daarom is dit criterium hier niet relevant. De effecten op bodem, water en biodiversiteit zijn wel degelijk beoordeeld in de m.e.r.-beoordeling. Het bedrijventerrein wordt op een andere wijze benut terwijl de planwijziging erin resulteert dat er ten opzichte van de voorheen geldende bestemming minder milieubelastende activiteiten zijn toegestaan. Dit terrein is gelegen in stedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. Echter, de afstand van het project tot de woonbebouwing is dusdanig dat zich geen belangrijke nadelige gevolgen voordoen vanwege die hoge bevolkingsdichtheid terwijl ook hier de planwijziging resulteert in het toestaan van minder milieubelastende activiteiten.

Ad. 2

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1.6 van reclamant 1.

Ad. 3

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1.7 van reclamant 1.

Ad. 4

In het onderzoek dat Antea heeft uitgevoerd zijn de risicobronnen in de nabijheid van het plangebied geïnventariseerd en is het risico beoordeeld. Antea concludeert terecht dat, nu de berekeningsmethodiek van het groepsrisico per risicobron verschilt, het niet mogelijk is de cumulatie van de groepsrisico's door optellen te kwantificeren. Er is kennisgenomen van de groepsrisico's die de afzonderlijke risicobronnen tot gevolg hebben. Mede gelet op het onderzoek en de conclusies uit het Antea rapport, zijn de groepsrisico's binnen het plangebied - ook in samenhang gezien - acceptabel.

Ad 5

De bestaande en de toekomstige verkeerssituatie leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit blijkt uit de onderzoeken waarvoor de verkeerssituatie het uitgangspunt zijn geweest, namelijk luchtkwaliteit en geluidbelasting op geluidgevoelige objecten.

Voorstel

Voorgesteld wordt om de zienswijze 2.10.2 en 2.10.3 gegrond te verklaren en 2.10.1, 2.10.4, 2.10.5 ongegrond te verklaren.

In verband met het voorstel tot gegrond verklaren van zienswijze 2.10.2 is het luchtkwaliteitsonderzoek Hornbach Charlois Antea Group d.d. 2 mei 2024 ambtshalve als bijlage 6 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en bijlage 8 bij het raadsvoorstel) opgenomen. Het toevoegen van het rapport resulteert in een vernummering van de bijlagen bij de plantoelichting op het bestemmingsplan. De Toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast.

Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze C.

Ook het m.e.r.-beoordelingsbesluit is hierop van een nadere motivering voorzien.

In verband met het voorstel tot gegrond verklaren van zienswijze 2.10.3 vervangt de geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024 de rapportage die bij de plantoelichting op het ontwerp bestemmingsplan was gevoegd en wordt deze geactualiseerde rapportage als bijlage 7 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 9 bij het raadsvoorstel) opgenomen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast. Verwezen wordt naar Wijziging n.a.l.v zienswijze D.

Deze zienswijze geeft mede aanleiding tot het aanvullen van de motivering van het op 19-12-2023 door het college van B en W genomen M.e.r.-beoordelingsbesluit waarbij de eindconclusie dat mogelijke belangrijke nadelige milieueffecten niet zullen optreden vanwege de voorgenomen activiteit en dat er daarom geen MER gemaakt hoeft te worden ongewijzigd blijft.

Het nader gemotiveerde M.e.r.-beoordelingsbesluit van 18 maart 2025 als bijlage 10 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan (en als bijlage 10 bij het raadsvoorstel) gevoegd.

NB Zienswijze(n) die zien op het, namens het college genomen, ontwerpbesluit omgevingsvergunning worden ter kennisgeving aangenomen en worden in het kader van het definitieve besluit op de aanvraag omgevingsvergunning behandeld.

Opdrachtgever	Gemeente Rotterdam
Onderwerp	Reactie verkeer en parkeren zienswijzen Hornbach Rotterdam
Datum	19 maart 2024
Kenmerk	017332.20240304.N1.03
Pagina	1/7

Inleiding

De gemeente Rotterdam heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Driemanssteeweg 15' ter inzage gelegd. Hierin wordt de realisatie van een Hornbach Bouwmarkt met tuincentrum en drive-in mogelijk gemaakt. Door verschillende partijen is op het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze ingediend. In de zienswijze wordt onder andere ingegaan op de parkeer- en verkeersaspecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan, welke geanalyseerd en beoordeeld zijn door Goudappel BV¹. Hornbach heeft samen met de gemeente Rotterdam Goudappel gevraagd om een inhoudelijke reactie te geven op de onderdelen verkeer en parkeren in de zienswijzen. In voorliggende notitie wordt hierop ingegaan.

Inhoudelijke reactie

In deze paragraaf wordt de inhoudelijke reactie beschreven op de onderdelen verkeer en parkeren in de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Driemanssteeweg 15'. In cursief wordt de volledige zienswijze, of een strekking hieruit, weergegeven. Daaronder wordt een schriftelijke reactie geformuleerd.

Zienswijze Poelmann van den Broek Advocaten

1. Ten eerste is bij het voorgaande uitgegaan van de aanleg van een rotonde en een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Hoewel die verkeersmaatregel als uitgangspunt is genomen, is de realisatie daarvan in het ontwerpplan niet planologisch geborgd... Er zal derhalve een voorwaardelijke verplichting in het plan moeten worden opgenomen die ertoe strekt dat het gebruik als bouw- en tuinmarkt enkel is toegestaan na verwezenlijking van de maatregelen die in het onderzoek van Goudappel tot uitgangspunt zijn genomen.

¹ Verkeersonderzoek Hornbach Rotterdam Charlois. Kenmerk: 015203.20230816.R1.03 d.d. 30 augustus 2023.

Reactie Goudappel

Reactie benodigd vanuit de gemeente Rotterdam.

2. Ten tweede geeft het onderzoek van Goudappel onvoldoende inzicht in de te verwachten wachtrijlengtes, niet alleen op de Driemanssteeweg maar juist ook op de Groene Kruisweg, in het bijzonder vanaf de Rijksweg A15. Met een wachttijd die in de autonome situatie 88 seconden bedraagt, maar die door het ontwerpbestemmingsplan tijdens de avondspits oploopt tot 111 seconden (bijna twee minuten) is het aannemelijk dat sprake is van een terugslag tot op de (afrit van) de Rijksweg A15. Daarmee heeft het ontwerpplan niet alleen onaanvaardbare gevolgen voor de directe omgeving, maar ook voor de ontsluiting van de hele linker Maasoever in Rotterdam.

Reactie Goudappel

De in bovenstaande zienswijze beschreven waarden zijn afkomstig uit tabel 3.2 in de verkeersrapportage. In de zienswijze zijn deze waarden beschreven als 'wachttijd'. Dit is onjuist. De gepresenteerde waarden in tabel 3.2 in de rapportage betreft de totale *verliestijd* op een bepaald wegvak in het netwerk. Dit betreft de gemiddelde tijd die voertuigen nodig hebben om vanaf een beginpunt het kruispuntvlak over te rijden, inclusief tijd in een mogelijke wachtrij. Overigens doet de, in de zienswijze, genoemde verliestijd zich voor op de linksaf beweging vanaf de Driemanssteeweg richting de Groene Kruisweg en heeft daarmee geen relatie met de afrit van de Rijksweg A15.

De afstand vanaf het kruispunt tussen de Groene Kruisweg en Driemanssteeweg tot de aansluiting met de Rijksweg A15 bedraagt ten minste 500 meter (tot onderaan de zuidoostelijke afrit). Over de volledige lengte bestaat de rijbaan van de Groene Kruisweg uit twee rijstroken voor het rechtdoorgaande verkeer. De rechtsaf voorsorteerstrook heeft een totale lengte van circa 125 meter, waarin de rijstrook gecombineerd is als weefvak komend vanaf het tankstation en rechtsaf voorsorteerstrook richting de Driemanssteeweg. Uit de VISSIM analyse blijkt dat de 95-percentiel wachtrijlengte in de plansituatie 2032 maximaal 280 meter per rijstrook bedraagt op de rechtdoorgaande richting. De wachtrijen op een kruispunt doen zich niet continu voor, maar bouwen zich gedurende een roodfase op. Vervolgens wordt de wachtrij weer (deels of volledig) opgelost in de groenfase, waarna deze daarna in de roodfase weer opnieuw door andere voertuigen opbouwt. Zowel de rechtdoorgaande als de rechtsafslaande beweging krijgen gelijktijdig groen, waardoor ook het rechtsafslaande verkeer goed afwikkelt. De beschikbare opstelcapaciteit vanaf de stopstreep tot de afrit van de Rijksweg A15 is ruim voldoende om de wachtrij te faciliteren. Van terugslag tot op de Rijksweg is dan ook geenszins sprake.

3. Tot slot bepaalt artikel 6.10d van de Omgevingsverordening dat een bestemmingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rekening houdt met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid. Aan die verplichting is gelet op het voorgaande niet voldaan. Er is geen rekening gehouden met die gevolgen, die gevolgen zijn enkel (gebrekkig) in kaart gebracht. De wijze waarop de verergerde verkeersproblematiek wordt aangepakt wordt zonder enige waarborg naar de toekomst doorgeschoven.

Reactie Goudappel

Bij de beoordeling van het planeffect is wel degelijk rekening gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid als gevolg van de planontwikkeling. Met behulp van de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. Vervolgens is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, en daarmee de bereikbaarheid van de omgeving, beoordeeld.

Zienswijze Stibbe

4. In het verkeersonderzoek is het VISSIM-programma gebruikt en zijn de verkeersintensiteiten gemeten op drie ijdagen, te weten 10 juni, 13 juni en 15 juni 2023. Praxis betwijfelt of een drietal dagen in dezelfde week een voldoende representatief beeld schetst voor de verkeersintensiteiten.

Reactie Goudappel

Verkeerskundig gezien zijn de dinsdag en donderdag de drukste werkdagen van de week. De dagen waarop de verkeersintensiteiten zijn geregistreerd zijn representatieve dagen, omdat deze niet in een vakantieperiode zijn, er geen sprake was van een verstorend weerbeeld (storm of iets soortgelijk). Daarbij is in de analyse uitgegaan van de hoogst geregistreeerde verkeersintensiteiten in het ochtend- en avondspitsuur, waarmee sprake is van een worstcase-situatie.

5. De motivering van de Raad is niet toereikend. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet dat een goede verkeersafwikkeling niet mogelijk is, maar slechts dat de Raad een niet goede verkeersafwikkeling accepteert. Verkeerstechnisch is de afwikkeling in de huidige situatie al niet toereikend en het staat vast dat de beoogde ontwikkeling tot een toename aan verkeer zal leiden. De Raad had dan ook een belangenafweging moeten maken tussen het realiseren van de Hornbach en een goede verkeersstroom. Het feit dat de niet ideale verkeersafwikkeling van enkele verkeersstromen bij het vorige bestemmingsplan geen reden was om vaststelling van het bestemmingsplan af te zien, ontslaat de Raad niet van de verplichting om bij de vraag of het Ontwerpbestemmingsplan moet worden vastgesteld de niet ideale verkeersontwikkeling te verbeteren door het nemen van maatregelen.

Reactie Goudappel

De Afdeling van de Raad van State heeft eerder geoordeeld dat de gemeenteraad ten aanzien van verkeersafwikkeling (toename van verkeersdruk) een adequate afweging heeft gemaakt. Omwille van verouderde basisgegevens is het onderzoek geactualiseerd aan de hand van recente verkeerstellingen en een camera-analyse.

Op basis van de camera-analyse van de huidige verkeersintensiteiten en wachtrijlengtes wordt geconcludeerd dat er in de huidige situatie sprake is van een druk, maar acceptabel verkeersbeeld. De wachtrijen die zich opbouwen tijdens een roodfase worden per cyclus in een groenfase opgelost. Naar de toekomst toe nemen, in de prognosesituatie 2033, de verkeersintensiteiten aanzienlijk toe als gevolg van autonome ontwikkelingen. Dit is van invloed op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en wachtrijlengtes op het kruispunt tussen de Groene Kruisweg en Driemanssteeweg. In theorie nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de planontwikkeling verder toe. Ondanks de grote verkeersdruk, die voorkomt uit het feit dat de Groene Kruisweg een belangrijke verkeersader is, prioriteit kent in de verkeerslichtenregeling en de Driemanssteeweg een tijdens de avondspits leeglopend bedrijventerrein faciliteert, zijn er ook met de invulling van bestemmingsplan Driemanssteeweg 15 in het worstcase scenario geen redenen om aan te nemen dat zich verkeersonveilige situaties zullen voordoen. De wachtrijen kunnen worden gefaciliteerd zonder dat andere ontsluitende wegen worden geblokkeerd.

Dit is een theoretische verwachting, welke in de praktijk op het maatgevende spitsuur niet aannemelijk is. De theoretische verkeersgeneratie is volledig als nieuw verkeer beschouwd, terwijl het aannemelijk is dat dit verkeer ook deels in de huidige situatie gebruik maakt van de Driemanssteeweg en Groene Kruisweg. Daarnaast zullen bezoekers van de Hornbach het drukste spitsuur mijden en de vestiging op een ander moment bezoeken. Niet uitgesloten wordt dat het (iets) drukker wordt, maar het beeld dat er in het avondspitsuur sprake zal zijn van een (zeer) drukke verkeerssituatie en dat op zaterdag het verkeer kwalitatief voldoende dan wel goed afgewikkeld kan worden verandert niet met de komst van de Hornbachvestiging.

De gemeente Rotterdam en Goudappel stellen dat hiermee sprake is van een acceptabele verkeerssituatie in de plansituatie, waarin de kwaliteit van de verkeersafwikkeling met de komst van de Hornbach-vestiging in de praktijk nauwelijks zal verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie 2032 zonder Hornbach-vestiging. Om de verkeersafwikkeling te optimaliseren kan de gemeente bijvoorbeeld ervoor kiezen om in een beperkt aantal cycli de groentijd op de Driemanssteeweg eenmalig te verlengen om de wachtrij in geheel te laten oplossen.

Deze 'ingreep' in de regeling is dermate beperkt, omdat dit incidenteel in de regeling plaatsvindt, dat dit een verwaarloosbaar effect heeft op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Groene Kruisweg. Vervolgens kan de verkeersregelininstallatie weer in zijn 'gangbare' regeling draaien met prioriteit aan de Groene Kruisweg en herstelt het verkeersbeeld zich snel.

6. In dit kader wijst Praxis erop dat bij de onderzoeken die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen, moet worden uitgegaan van de 'worst-case-scenario'. De worst-case-scenario dient dan ook het uitgangspunt te zijn bij de beoordeling of de beoogde ontwikkeling gepaard gaat met een goede verkeersafwikkeling. Het verkeersonderzoek concludeert duidelijk dat dit uitgangspunt nadrukkelijk leidt tot een niet ideale verkeersafwikkeling. De Raad laat na te onderbouwen dat het treffen van maatregelen niet nodig is en dat een dergelijke verkeersafwikkeling acceptabel is.

Reactie Goudappel

Zie reactie op punt 5

7. Praxis vraagt zich verder af wat de reden is voor de discrepantie tussen het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt en de totale parkeervraag op grond van het verkeersonderzoek. De totale parkeervraag bedraagt namelijk 376 parkeerplaatsen, terwijl het parkeeraanbod dat gerealiseerd wordt voorziet in 578 parkeerplaatsen. Hiermee wijkt de beoogde ontwikkeling af van de gemeentelijke parkeernormen. Het verkeersonderzoek maakt niet duidelijk of voor de berekening van de verkeersgeneratie rekening is gehouden met hogere bezoekersaantallen die horen bij een hoger aantal parkeerplaatsen. De Raad motiveert bovendien de afwijking van het gemeentelijk beleid niet.

Reactie Goudappel

De gemeentelijke parkeernormen, vastgelegd in 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022', voor de, binnen het bestemmingsplan mogelijk gemaakte functies, sluiten aan op de CROW parkeerkencijfers binnen de uitgangspunten 'zeer sterk stedelijk' in het gebied 'rest bebouwde kom' met de maximale kencijfers. Deze uitgangspunten zijn ook gehanteerd in de berekening van de verkeersgeneratie. Ondanks de grotere parkeercapaciteit is het niet aannemelijk dat dit automatisch leidt tot een hogere verkeersgeneratie, aangezien op basis van de verwachte behoefte (gelijktijdige aanwezigheid en verblijftijd van bezoekers en medewerkers) niet alle parkeerplaatsen zullen worden benut. Het hoger aantal parkeerplaatsen is uitsluitend door Hornbach gewenst om het parkeren voor bezoekers en medewerkers te vergemakkelijken en doorstroming te bevorderen.

8. Verder is in het verkeersonderzoek is het jaar 2020 als basisjaar genomen. Het zou representatiever zijn om een jaartal te nemen dat dichterbij de realisatie van de beoogde ontwikkeling ligt. Deze keuze voor 2020 als basisjaar is niet onderbouwd.

Reactie Goudappel

De verkeersintensiteiten voor de huidige situatie zijn gebaseerd op basis van de camera-analyse naar de wachtrijen². Het verkeersmodel, met basisjaar 2020, is gebruikt om het percentage van de autonome groei naar de toekomst te bepalen, alsmede om de verkeersverdeling van de verkeersgeneratie over de wegvakken inzichtelijk te maken. Het exacte basisjaar is daarmee niet relevant.

9. In Bijlage 1 bij het verkeersonderzoek stelt Goudappel Coffeng dat de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) van de ontwikkeling is bepaald met behulp van CROW-kencijfers "aangevuld met ervaringscijfers van Goudappel Coffeng met andere Hornbach-studies". Deze ervaringscijfers zijn niet overlegd zodat niet verifieerbaar is op welke basis van welke cijfers de verkeersgeneratie is onderzocht. Zonder die cijfers is niet na te gaan of de verkeersgeneratie op juiste wijze is bepaald.

Reactie Goudappel

De gehanteerde kencijfers voor de feitelijke berekening van de verkeersgeneratie, zoals weergegeven in tabel B1.1, zijn afkomstig uit CROW publicatie 381, gebaseerd op de volgende uitgangspunten: 'Zeer sterk stedelijk', 'rest bebouwde kom' en maximale kencijfers. De ervaringscijfers waarop gedoeld wordt betreffen de percentages in de drukste uren. Deze staan ook in een kader in de bijlage weergegeven.

10. Verder blijkt uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan dat de Raad niet ingaat op het bezwaar van Rijkswaterstaat genoemd in de formele reactie. Blijkens de samenvatting van de Raad overweegt Rijkswaterstaat dat er momenteel een probleem is in de verkeersafwikkeling op het kruispunt Driemanssteeweg – Groene Kruisweg. De beoogde ontwikkeling zal extra spitsverkeer toevoegen aan dit kruispunt en om die reden verzoekt Rijkswaterstaat de Raad om maatregelen te treffen teneinde het huidige knelpunt op te lossen. De Raad stelt geen maatregelen te treffen, omdat de beoogde ontwikkeling niet de oorzaak is van het knelpunt tijdens de ochtendspits. Praxis constateert dat deze onderbouwing ontoereikend is.

² De camera-analyse is fysiek op straat uitgevoerd op zaterdag 10, dinsdag 13 en donderdag 15 juni 2023.

Reactie Goudappel

Zie reacties punten 2 en 5.

Aanvullend

De beoogde ontwikkeling is niet de oorzaak van de overbelasting die optreed tijdens de ochtendspits. In het kader van dit bestemmingsplan zijn dan ook geen maatregelen noodzakelijk. De situatie heeft echter wel de aandacht met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de (directe) omgeving. Het ochtendspitsuur is op basis van de gehouden verkeerstellingen niet maatgevend. Op alle rijrichtingen ligt de verkeersintensiteit in de ochtendspitsperiode lager dan in de avondspitsperiode.

Gemeente Rotterdam

14 maart 2024

24.061

Input voor reactie op zienswijzen Hornbach Rotterdam

Deze memo vormt input voor de gemeentelijke reactie op de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Driemansteeweg 15' over het behoefteonderzoek. We bundelen de input in vier hoofdonderwerpen: verzorgingsgebied, kwantitatieve behoefte/harde plancapaciteit, kwalitatieve behoefte en effecten.

1. Verzorgingsgebied

Appellanten stellen nogmaals het verzorgingsgebied ter discussie. Stec Groep hanteert hetzelfde verzorgingsgebied als in het rapport 'Haalbaarheid nieuwbouw Hornbach Rotterdam' (d.d. 19 maart 2020). De Afdeling heeft geoordeeld¹ dat de keuze voor het gehanteerde verzorgingsgebied voldoende is onderbouwd. Een herziening van het verzorgingsgebied is niet aan de orde.

Zienswijze	Reactie
Poelmann 6.1 "De adviescommissie "plaatst haar vraagtekens" bij de afbakening van het verzorgingsgebied óndanks de uitspraak van de Raad van State van 5 april 2023. Die vraagtekens komen blijkens het advies onder meer voort uit de overlap in verzorgingsgebieden."	De overlap van verzorgingsgebieden van bouwmarkten die actief zijn buiten het verzorgingsgebied van Hornbach-Zuid zijn verdisconteerd in de koopstromen waarop de kwantitatieve behoefte is bepaald. De kwantitatieve behoefte is daarmee correct ingeschat. Daarbij merken we op dat in elke situatie sprake is van overlap van verzorgingsgebieden van bouwmarkten, omdat de consument zich niet laat belemmeren door gemeentegrenzen.
Sweco p.11 Het door Stec Groep gebruikte verzorgingsgebied laat een	Stec Groep constateert dat er onjuiste aannames zijn gedaan in het Swecorapport bij distributieve berekening met een verzorgingsgebied van 20 autominuten (tabel

¹ ECLI:NL:RVS:2023:1372

positieve marktruimte voor doe-het-zelfaanbod zien in zowel huidige als toekomstige situatie. Echter bij gebruik van een gebied van 20-autominuten zien we dat het aantal inwoners en daarmee ook het bestedingspotentieel met ca. 15% toeneemt. Echter groeit het aanbod met bijna 30%, wat resulteert in een negatieve marktruimte voor doe-het-zelfaanbod in huidige situatie en een fors beperktere marktruimte voor 2033 voor doe-het-zelfaanbod.

2, pagina 11). In dit verzorgingsgebied zijn diverse grootschalige bouwmarkten onderdeel geworden van het verzorgingsgebied waarbij het aanbod substantieel hoger (+30%) uitkomt. De koopkrachtbinding- en toevloeiingscijfers zijn echter niet aangepast en zijn 1-op-1 overgenomen uit het behoefte-onderzoek van Stec Groep. Het betreft echter een ander verzorgingsgebied met andere aanbieders. Bij forse versterking van het aanbod (+30%) is het zeer aannemelijk dat de koopkrachtbinding en -toevloeiing hoger ligt. Er zijn immers meer (en meer grootschalige) aanbieders die een aantrekkingskracht hebben op consumenten. Het Swecorapport kan daarmee niet stellen dat de kwantitatieve marktruimte beperkter is.

2. Kwantitatieve behoefte en harde plancapaciteit

Zienswijze	Reactie Stec Groep
Stibbe (35) “Uit het Swecorapport volgt dat het behoefteonderzoek uitgaat van onjuiste kengetallen waardoor de berekening van de distributieve ruimte onjuist is.” Sweco pagina 8 “Ten eerste worden de inwonersprognoses door Stec te onjuist ingeschat voor het onderzoeksgebied.”	Per abuis is in het behoefteonderzoek een onjuiste weergave gegeven van de inwonersprognose. Deze berekening is door Stec Groep per direct gecorrigeerd. De herijkte cijfers leiden na zorgvuldige afweging niet tot andere conclusies. Er is sprake van ruim voldoende kwantitatieve behoefte is voor het initiatief van Hornbach in Rotterdam Zuid. Ook na de komst van Hornbach blijft er kwantitatieve behoefte voor andere (nieuwe) aanbieders in het verzorgingsgebied.
Stibbe (35) “Uit het Swecorapport volgt dat het behoefteonderzoek uitgaat van onjuiste kengetallen waardoor de berekening van de distributieve ruimte onjuist is.” Sweco pagina 9 “Ook al zouden de juiste inwonersprognoses gebruikt worden van Primos, dan is het in het huidige tijdsgewricht zeer de vraag of deze inwonersaantallen in 2033 gehaald gaan worden”	Het is gebruikelijk om in distributieplanologisch onderzoek gebruik te maken van inwonersprognoses. Dit is de enige geschikte methode die een inschatting van de toekomstige kwantitatieve behoefte mogelijk maakt. In het Swecorapport wordt gerefereerd naar het huidige marktomstandigheden zoals stijgende bouwkosten. De inwonersprognose in het behoefteonderzoek betreft echter een inwonersprognose voor tien jaar. Marktomstandigheden zijn constant veranderend. Aanvullend wordt opgemerkt dat het doe-het-zelf segment in Rotterdam en omgeving gaat groeien vanwege de grote woningbouwopgave. Ook leidt de noodzakelijke verduurzamingstransitie in de woning- en

	bedrijvenmarkt tot een groeiende vraag naar doe-het-zelfartikelen.
Stibbe (35) “Uit het Swecorapport volgt dat het behoefteonderzoek uitgaat van onjuiste kengetallen waardoor de berekening van de distributieve ruimte onjuist is.” Sweco pagina 9 “Daarnaast gebruikt Stec Groep niet de meest recente inkomensgegevens, terwijl ze dat wel suggereert.”	De bewering dat Stec Groep niet de meest recente inkomensgegevens heeft gebruikt ten tijde van het opleveren van de rapportage (9 augustus 2023) klopt niet. Het Swecorapport verwijst naar cijfers van het CBS uit 2021 die ten tijde beschikbaar zouden zijn. Op de website van het CBS (https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85039NED) staat weergegeven dat inkomenscijfers zijn toegevoegd in december 2023. Wijzigingen per december 2023 Binnen het thema wonen zijn definitieve cijfers over gemiddelde WOZ-waarde opgenomen. Aan de thema's energie en inkomen zijn definitieve cijfers toegevoegd. De bestaande categorie "Gemiddeld elektriciteitsverbruik" is hernoemd tot "Gemiddelde elektriciteitslevering" binnen het thema Energie. Bij gebruik van recentere cijfers (die ten tijde niet beschikbaar waren) stelt het Swecorapport dat het gaat om €1,5 tot €3 miljoen minder bestedingen in het verzorgingsgebied als gevolg van lagere inkomens. In een verzorgingsgebied met een omzet €422,2 miljoen in 2033 is dit zeer minimaal en leidt dit niet tot een situatie dat de kwantitatieve behoefte ontbreekt. Stec Groep heeft, nu er recentere inkomensgegevens beschikbaar zijn, de inkomensgegevens aangepast.
Stibbe (35) “Bovendien is er geen sprake van een bovengemiddeld functioneren van bestaande bouwmarkten en tuincentra in de omgeving van het plangebied.”	Uit het behoefterapport van Stec Groep blijkt dat er sprake is van een bovengemiddeld functioneren van bestaande bouwmarkten en tuincentra in het verzorgingsgebied. In het Swecorapport wordt gerefereerd naar omzetcijfers van Praxis en Intratuin die niet openbaar zijn. Daarbij worden bovendien twee vestigingen van Intratuin (Hendrik Ido Ambacht en Pijnacker) benoemd die niet in het verzorgingsgebied gelegen zijn. Individuele omzetcijfers die niet openbaar zijn vormen geen objectieve en gangbare methode om het functioneren van alle bestaande aanbieders (ook andere aanbieders dan Praxis en Intratuin) te bepalen. Ze geven bovendien onvoldoende beeld voor alle aanbieders in het verzorgingsgebied. Stec Groep hanteert een methodisch correcte benadering. Zij baseert zich op uniforme kengetallen, het koopstromenonderzoek en inkomensgegevens van het CBS, zoals gebruikelijk is bij distributieplanologisch onderzoek. Zij sluit daarbij aan bij landelijke uitgangspunten die onder andere geformuleerd zijn in de notities 'Omzetkengetallen' van INretail.
Stibbe (35) “Wanneer rekening wordt gehouden	Wanneer alle realistische harde plancapaciteit wordt ingevuld is sprake van een licht onder gemiddeld

met een realistische harde plancapaciteit, blijkt bovendien dat er een negatieve kwantitatieve behoefte bestaat.”	functioneren van bestaande aanbieders in het verzorgingsgebied. Dit wordt door Stec Groep getaxeerd als een acceptabel niveau waarop aanbieders goed kunnen functioneren. De kans dat alle realistische harde plancapaciteit wordt ingevuld is echter minimaal. De harde realistische plancapaciteit betreft een breed palet aan versnipperde kavels en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande aanbieders. Dit biedt juist mogelijkheden voor bestaande aanbieders om te optimaliseren en daarmee het bestaansrecht te vergroten. Er is geen plancapaciteit die een grootschalige bouwmarkt mogelijk maakt. Juist in dit segment is kwalitatieve behoefte in de markt. Daarnaast merken we op dat het geen concrete plannen betreft voor uitbreiding van doe-het-zelfaanbieders en tuincentra. Het betreft enkel planologische mogelijkheden, bijvoorbeeld op huidige parkeerplaatsen van bouwmarkten. In de afgelopen jaren zijn deze mogelijkheden niet ingevuld terwijl de bestemmingsplannen deze mogelijkheden wel boden.
Stibbe (36) “Daarnaast houdt het behoefteonderzoek geen rekening met de Business-to-Business markt waar Hornbach in voorziet.”	De omzetkengetallen die worden gebruikt voor ruimtelijke economisch onderzoek zien op detailhandelsomzet in fysieke winkels aan consumenten. In haar onderzoek baseert Stec Groep zich ook op deze kengetallen zoals aangeleverd door Panteia en zoals die door Retail Insiders aan onderzoeksbureaus wordt verstrekt om tot eenduidig ruimtelijk onderzoek te kunnen komen. Bestedingen in de zakelijke markt worden niet meegenomen. Het bestemmingsplan voorziet daarnaast in een detailhandelsfunctie, niet in een groothandel. Zou de omzet van commerciële partijen in bouwmarkten in de beoordeling worden betrokken, dan zou de markruimte voor bouwmarkten alleen maar groter zijn.
Sweco p.15 “Zelfs al zou de minimale oppervlakte van 2.000 m2 wvo aangehouden worden is het niet geheel duidelijk hoe Stec Groep aan 4.768 m2 wvo aan direct beschikbaar doe-het-zelf plancapaciteit komt op bedrijventerreinen. Zij geeft aan dat 4.768 m2 wvo bestaat uit 1) bedrijventerrein Oudeland van 3.500 m2 bvo en 2) Rotterdam	De berekening die Stec Groep hanteert is correct. We verwijzen daarvoor naar de bijlagerapporten waarin de harde plancapaciteit uiteen is gezet. In het bijlagerapport is voor de locatie Hoofdweg-Noord aangegeven dat het gaat om drie verspreid gelegen leegstaande kantoren waarvan geen enkel kantoor een oppervlakte groter dan 2.000 m² wvo heeft. Voor de locatie De Bosschen geldt dat na de omrekenfactor zoals toegelicht op pagina 22 van het behoefteonderzoek een oppervlakte lager dan 2.000 m²

Airport Business Park van 2.460 m² wvo. Echter staat in bijlagetabel 20 met de inventarisatie van de harde plancapaciteit ook nog een direct beschikbaar pand/kavel van 3.125 m² bvo aangegeven in Capelle a/d IJssel op de Hoofdweg-Noord en 2.446 m² bvo in Hoeksche Waard op De Bosschen. Als we deze meenemen zou dat geen 4.768 m² wvo betekenen zoals Stec Groep aangeeft, maar 9.225 m² wvo aan direct beschikbare harde plancapaciteit op Bedrijventerreinen”	wvo is. Beide locaties zijn daarom niet meegenomen als direct beschikbare harde plancapaciteit op bedrijventerreinen.
Poelmann van den Broek 6.2.4. “STEC lijkt nu weer dezelfde fout te maken. De door STEC berekende marktruimte voor bouwmarkten exclusief harde plancapaciteit bedraagt, afhankelijk van het jaartal en of de nieuwe Hornbach daarin is meegenomen, grofweg 11.000 tot 28.500 m². Kortom, er is, anders dan STEC in paragraaf 3.1 van haar rapport concludeert, reeds in de bestaande situatie sprake van negatieve kwantitatieve behoefte voor bouwmarkten in het door haarzelf afgebakende verzorgingsgebied.”	In het behoefterapport constateert Stec Groep dat er sprake is van een kwantitatieve behoefte. Bovendien zijn de effecten beschouwd in een situatie waarbij alle relevante harde plancapaciteit wordt ingevuld. De conclusie is dat er ook dan geen sprake is van onaanvaardbare ruimtelijke effecten.
Poelmann van den broek 6.2.4 “In de tweede plaats wijkt STEC af van voornoemde uitspraak van de Raad van State door alsnog een eigen schifting te maken in al dan niet relevante harde plancapaciteit. STEC acht een pand (of bouwvlak) pas geschikt voor een bouwmarkt als daar een wvo van 2.000 m² kan worden gerealiseerd. Kleinere locaties worden niet relevant geacht. De Raad van State heeft echter expliciet overwogen dat als een bestemmingsplan een doe-het-zelf-winkel toestaat, die locatie als harde plancapaciteit in de behoeferaming moet worden betrokken. Het hoeft dus niet om een (grotere) bouwmarkt te gaan. STEC heeft dit miskend, waardoor de marktruimte nog veel negatiever is dan door STEC berekend.”	Het ontwerpbestemmingsplan ‘Driemansteeweg 15’ maakt planologisch een bouwmarkt mogelijk. Het is daarom relevant uit te gaan van een reguliere maat van bouwmarkten. Het gemiddelde winkelvloeroppervlak van een bouwmarkt in Nederland is 3.340 m² wvo (bron: Locatus, 2024). Een minimale grens van 2.000 m² wvo is daardoor te verantwoorden.
Poelmann van den broek 6.2.4	Stec Groep hanteert in het behoefteonderzoek

“Daar komt nog bij dat door sterk stijgende kosten, de te behalen omzet voor rendabele exploitatie van een bouwmarkt steeds hoger wordt. Door de toevoeging van de Hornbach daalt de omzet van de gevestigde doe-het-zelf-detailhandel in het verzorgingsgebied, waaronder de omzet van de bouwmarkten.”

algemeen erkende omzetkengetallen, zoals gebruikelijk in distributieplanologisch onderzoek Aanvullend merken we op dat naast de kosten ook de prijzen van producten stijgen. Dit blijkt uit inflatiecijfers van het CBS.

3. Kwalitatieve behoefte

Zienswijze	Reactie Stec Groep
Stibbe (35) Ook ontbreekt een kwalitatieve behoefte door de grote hoeveelheid vergelijkbare alternatieven in en rondom het verzorgingsgebied.	Hoewel er in het verzorgingsgebied en op verdere afstand diverse grootschalige bouwmarkten aanwezig zijn; ontbreekt een grootschalige bouwmarkt in Rotterdam-Zuid. Naast dat uit het behoefteonderzoek van Stec Groep blijkt dat er sprake is van een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte voor een grootschalige bouwmarkt in Rotterdam-Zuid, wordt deze conclusies ook gedeeld door eerdere onderzoeken van BRO en DTNP.
Sweco (p.14) Ook blijkt uit de samenstelling (zie figuur 1) van grootschalige bouwmarkten dat een grootschalige bouwmarkt niet zozeer nieuw of vernieuwend is	In het behoefteonderzoek is de kwalitatieve behoefte van een grootschalige bouw- en tuinmarkt van de formule Hornbach in het verzorgingsgebied aangetoond. Er is sprake van schaalvergroting in de doe-het-zelf en tuincenramarkt. Het initiatief is hiermee in lijn. De grotere winkelvloeroppervlakte gaat hand in hand met een verbreding en verdieping van het aanbod. Er is meer service in de winkel en meer winkelcomfort, ook door de combinatie bouwmarkt, tuincentrum en drive-in. Het assortiment van Hornbach omvat circa 60.000 artikelen in de winkel (ter vergelijking: een traditionele bouwmarkt voert een assortiment van circa 15.000 artikelen in de winkel). Met deze grotere keuzemogelijkheid speelt Hornbach in op de consumentenbehoefte die momenteel ontbreekt in Rotterdam-Zuid. Hornbach is aantoonbaar onderscheidend ten opzichte van de gevestigde reguliere bouwmarkten van vooral de formules Gamma en Praxis.
Poelman 6.3. “STEC stelt (p. 21 onderaan) dat er in Rotterdam-Zuid en omliggende	Stec Groep heeft in het behoefteonderzoek geconstateerd dat slechts 13% van omzet van doe-het-

gemeenten geen grootschalige bouwmarkt is. Dat is niet het geval. Indien de kaart van STEC van het verzorgingsgebied voor de nieuwe Hornbach (p. 11) wordt gelegd naast de kaart van STEC van het verzorgingsgebied van de Hornbach in Alblasterdam²² blijkt dat de mensen in het overgrote deel van het verzorgingsgebied van de nieuwe Hornbach in Charlois al gebruik maken van het assortiment en de dienstverlening die de Hornbach-formule kan bieden, namelijk van die van de Hornbach in Alblasterdam. Er is daarom geen sprake van eventuele kwalitatieve meerwaarde van een nieuwe Hornbach in Charlois voor de inwoners van het verzorgingsgebied van de nieuwe Hornbach.”

zelfaanbieders in Alblasterdam afkomstig is uit het verzorgingsgebied van de beoogde Hornbach in Rotterdam-Zuid. Op de totale bestedingen in het verzorgingsgebied is dit minimaal. Het aandeel van de consumenten in het verzorgingsgebied van Hornbach Rotterdam dat gebruikt maakt van doe-het-zelf aanbieders in Alblasterdam (met name Hornbach) is nog kleiner, namelijk 1% (bron: koopstromenonderzoek). De redenering dat het “overgrote deel van de mensen in het verzorgingsgebied van de nieuwe Hornbach in Charlois al gebruik maken van het assortiment en de dienstverlening (...) Hornbach in Alblasterdam” klopt daarmee niet.

4. Effecten

Zienswijze	Reactie Stec Groep
Poelman 6.0 “Door deze toch toe te staan, wordt de detailhandel in detailhandelsclusters/winkelgebieden, die beleidsmatig onderdeel uitmaken van de gewenste en te beschermen detailhandelsstructuur, verzwakt. Er zal binnen die clusters sprake zijn van negatieve omzeteffecten, waardoor leegstand kan ontstaan.”	Uit het behoefteonderzoek van Stec Groep blijkt dat er kwantitatieve en kwalitatieve behoefte is aan de Hornbach-vestiging in Rotterdam-Zuid. Stec Groep beroept zich daarbij op objectieve gegevens uit het koopstromenonderzoek, algemeen erkende omzetgetallen en het CBS. Ondanks de aanwezigheid van kwantitatieve marktruimte heeft Stec Groep een risicoanalyse voor leegstand uitgevoerd. Dit om de kans op leegstand per bouwmarkt/pand te ramen en vervolgens de (on)aanvaardbaarheid daarvan te ramen. De conclusie is dat er geen onaanvaardbare leegstandseffecten worden verwacht en de detailhandelsstructuur niet wordt verzwakt.
Sweco p.16 “Juist wanneer huidige doe-het-zelfaanbieders hun deuren moeten sluiten is er, vanuit ogen van de consument, aantasting van de duurzame winkelstructuur. De consument heeft namelijk op korte afstand minder mogelijkheden voor	Er zijn ruim voldoende alternatieven van doe-het-zelfaanbieders in het verzorgingsgebied, ook op korte afstand van de consument. Aantasting van de duurzame winkelstructuur is niet aan de orde.

bouwmarktaanbod en zal met de auto de verder gelegen grootschalige bouwmarkt moeten opzoeken. De kracht van het huidige aanbod is juist dat het fijnmazig is, waarbij meerdere gemeenten eigen bouwmarktaanbod kennen.”

Sweco p. 16

“De uitspraak dat de vestigingen vaak niet in de beleidsmatig gewenste detailhandelsstructuur liggen en daardoor niet tot onaanvaardbare leegstand leidt is saillant. Er is namelijk wel degelijk uitval van bouwmarkten in de beleidsmatig gewenste detailhandelsstructuur (bijvoorbeeld Praxis Barendrecht

Vaanpark, Praxis Capelle XL, Praxis Feijenoord en Praxis Megastore en Tuincentrum Keileweg) mogelijk. Daarnaast is uitval van bouwmarkten die niet in de detailhandelsstructuur liggen ook zeker

onaanvaardbaar, doordat dit de fijnmazige bouwmarkt en tuincentrum structuur ondermijnt”

In het behoefteonderzoek is op pagina 32 ingegaan op de ruimtelijke effecten voor de locaties waar bouwmarkten op grootschalige concentraties aanwezig zijn. Conclusie is dat de ruimtelijke effecten beperkt en niet onaanvaardbaar zijn.

Bestemmingsplan Driemanssteeweg 15

Wijzigingsvoorstellen

Als gevolg van de zienswijzen, zoals in de zienswijzenrapportage Driemanssteeweg 15 samengevat en van een reactie voorzien, wordt voorgesteld het bestemmingsplan op een aantal punten te wijzigen. De voorgestelde wijzigingen zijn hierna weergegeven.

A. De eerdere formele reactie van Rijkswaterstaat en het advies van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond alsmede de formele reacties die door ProRail, TenneT, het Waterschap Hollandse Delta en Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend worden als bijlage 11 bij de plantoelichting bij het bestemmingsplan opgenomen en als bijlage 6 bij het raadsvoorstel.

B. Het geactualiseerde Behoeftenonderzoek Hornbach Stec groep dd 26 april 2024 wordt ambtshalve ter vervanging van het onderzoek van Stec Groep van 9 augustus 2023 als bijlage 2 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan opgenomen en als bijlage 7 bij het raadsvoorstel.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast:

In §2.4 is een verwijzing opgenomen naar het nieuwe behoefteonderzoek van Stec Groep. Tekstueel heeft dit niet geleid tot aanpassingen.

De oorspronkelijke tekst luidt:

"2. Stec, Behoeftenonderzoek Hornbach Rotterdam, 9 augustus 2023."

De gewijzigde tekst luidt:

"2. Stec, Behoeftenonderzoek Hornbach Rotterdam, 26 april 2024."

C. Het luchtkwaliteitsonderzoek Hornbach Charlois Antea Group d.d. 2 mei 2024 als wordt als bijlage 6 bij de plantoelichting bij het bestemmingsplan opgenomen en is als bijlage 8 bijgevoegd bij het raadsvoorstel.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast:

In §4.4 is een verwijzing opgenomen naar het luchtkwaliteitsonderzoek.

De oorspronkelijke tekst luidt:

"Gesteld wordt, dat de beoogde herontwikkeling als 'niet in betekenende mate' beschouwd kan worden. Daarmee wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit en is het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek niet aan de orde."

De gewijzigde tekst luidt:

"Gesteld wordt, dat de voorgenomen ontwikkeling als 'niet in betekenende mate' beschouwd kan worden. Evenwel is aanvullend een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd¹. Hieruit volgt dat de projectbijdrage van de emitterende bronnen ten behoeve van de ingebruikname van de bouwmarkt maximaal 1,0 µg/m³ NO₂ en 0,1 µg/m³ Pm₁₀ bedraagt. Dit is minder dan de NIBM-grens genoemd in de Omgevingswet, waarmee dus wordt bekrachtigd dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging en wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit."

¹ Antea Group, Luchtkwaliteitsonderzoek Hornbach Charlois, mei 2024, projectnummer 0485828.100 rev 4.

D. De rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 15 juni 2023 die als bijlage 6 bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd wordt vervangen door de geactualiseerde rapportage Externe Veiligheid Hornbach Charlois d.d. 14 maart 2024 en wordt als bijlage 7 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan opgenomen en is als bijlage 9 bijgevoegd bij het raadsvoorstel.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast:

In §4.5 wordt nader aandacht besteed aan het spooremlacement Waalhaven Zuid. Daartoe is een nadere toelichting toegevoegd.

De oorspronkelijke tekst luidt:

"Ook ten noorden van het plangebied bevindt zich nog een transportroute over spoor, namelijk de Pendrechtboog. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt in dit geval 73 meter en ook langs deze spoorlijn is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Aangezien de afstand van het plangebied tot aan deze spoorlijn minimaal 400 meter bedraagt, vormen deze contouren geen belemmering."

De gewijzigde tekst luidt:

"Ook ten noorden van het plangebied bevindt zich nog een transportroute over spoor, namelijk de Pendrechtboog. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt in dit geval 73 meter en ook langs deze spoorlijn is sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Aangezien de afstand van het plangebied tot aan deze spoorlijn minimaal 400 meter bedraagt, vormen deze contouren geen belemmering."

Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich op circa 250 meter het spooremlacement Waalhaven Zuid. Deze inrichting valt onder de werkingssfeer van het Bevi. Het invloedsgebied van het emplacement bedraagt 6.070 meter. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is het risiconiveau van deze inrichting nader beschouwd. De PR 10^{-6} -contour van het emplacement Waalhaven reikt niet tot het plangebied, waarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico van het spooremlacement Waalhaven overschrijdt de oriëntatiewaarde met een factor 10,8 bij 1900 slachtoffers. Uit de berekening van het groepsrisico blijkt de voorgenomen ontwikkeling evenmin van invloed te zijn op de hoogte van het groepsrisico. De curve van de nieuwe situatie valt over die van de bestaande situatie. Het groepsrisico blijft dus ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie."

Het naar aanleiding van punt D nader gemotiveerde M.e.r.-beoordelingsbesluit van 18 maart 2025 is als bijlage 10 bij het bestemmingsplan gevoegd en als bijlage 10 bijgevoegd bij het raadsvoorstel.

E. Het geactualiseerde Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek d.d. 13 mei 2024 vervangt het eerder als bijlage 7 bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek, juni 2023 en wordt als bijlage 8 bij de plantoelichting op het bestemmingsplan opgenomen en is als bijlage 11 bijgevoegd bij het raadsvoorstel.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast:

In §4.8 is een geactualiseerde verwijzing opgenomen naar het Stikstofdepositieonderzoek. Dit heeft verder geen inhoudelijke gevolgen voor de tekst.

De oorspronkelijke tekst luidt:

"Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek, juni 2023, projectnummer 0485828.100."

De gewijzigde tekst luidt:

"Antea Group, Hornbach Charlois Stikstofdepositie onderzoek, 13 mei 2024, projectnummer 0485828.100 revisie 03."

F. In de regels wordt het volgende Artikel 3.4 opgenomen:

"3.4 Voorwaardelijke verplichting verkeerskundige maatregelen

Het in gebruik nemen van de bouwmarkt, het tuincentrum en de overige functies zoals bedoeld in artikel 3.1 onder a tot en met e, is toegestaan indien is voldaan aan de voorwaarde dat de ontsluiting van het plangebied op de Driemanssteeweg is gerealiseerd door middel van een rotonde met vrij liggend fietspad aan de Driemanssteeweg ter hoogte van de Aplo-niastraat.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast:

In het hoofdstuk 'Juridische aspecten' is de beschrijving van artikel 3 (Detailhandel) uitgebreid met de navolgende tekst:

De oorspronkelijke tekst luidt:

"Artikel 3 – Detailhandel

Deze bestemming is toegekend aan het gehele plangebied. De bestemmingsomschrijving is specifiek gericht op de realisatie van de bouwmarkt met drive-in en tuincentrum. Ook is bepaald dat niet-zelfstandige horeca is toegestaan. Voor alle functies zijn maximale oppervlaktes bepaald. Ook is aangegeven welke bij de hoofdfunctie behorende voorzieningen zijn toegestaan, zoals infrastructurele voorzieningen, parkeervoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

In de bouwregels zijn hoogtematen vastgelegd en is voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bepaald tot welk oppervlak en/of welke hoogte deze gebouwd mogen worden. Tevens is in de regels vastgelegd dat niet meer dan 60% van het bouwvlak bebouwd mag worden.

Tot slot is een regeling opgenomen ten aanzien van het ongewenste (strijdig) gebruik."

De gewijzigde tekst luidt:

"Artikel 3 – Detailhandel

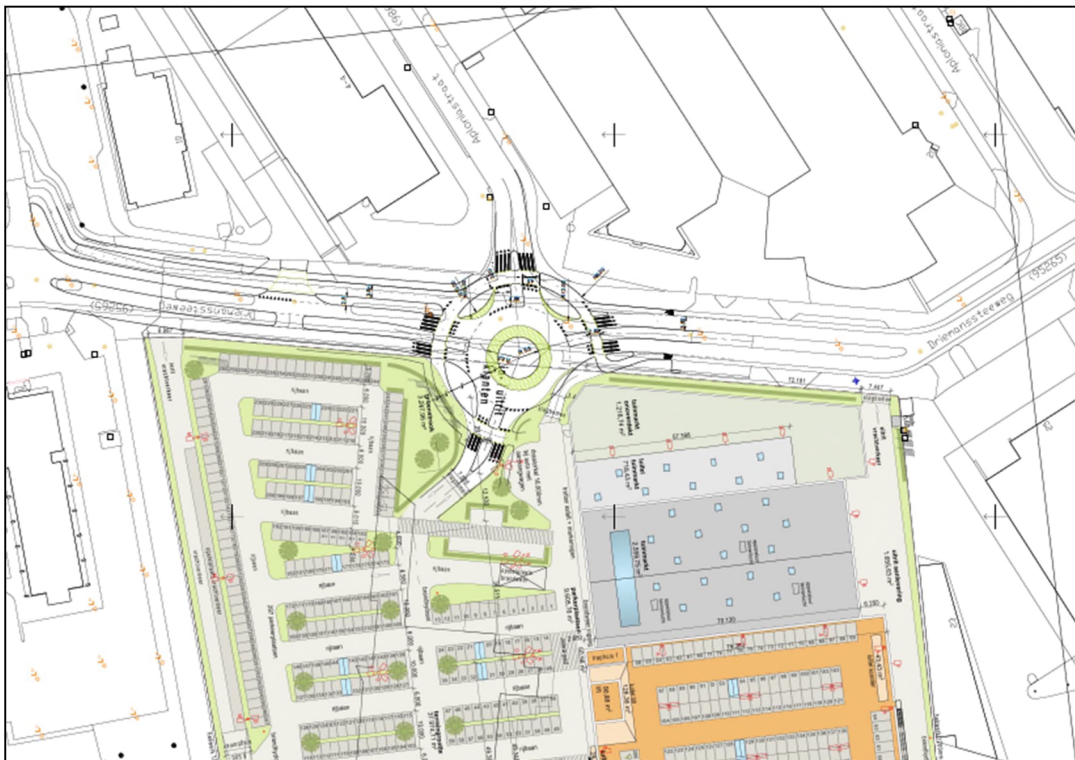
Deze bestemming is toegekend aan het gehele plangebied. De bestemmingsomschrijving is specifiek gericht op de realisatie van de bouwmarkt met drive-in en tuincentrum. Ook is bepaald dat niet-zelfstandige horeca is toegestaan. Voor alle functies zijn maximale oppervlaktes bepaald. Ook is aangegeven welke bij de hoofdfunctie behorende voorzieningen zijn toegestaan, zoals infrastructurele voorzieningen, parkeervoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

In de bouwregels zijn hoogtematen vastgelegd en is voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bepaald tot welk oppervlak en/of welke hoogte deze gebouwd mogen worden. Tevens is in de regels vastgelegd dat niet meer dan 60% van het bouwvlak

bebouwd mag worden en is een regeling opgenomen ten aanzien van het ongewenste (strijdig) gebruik.

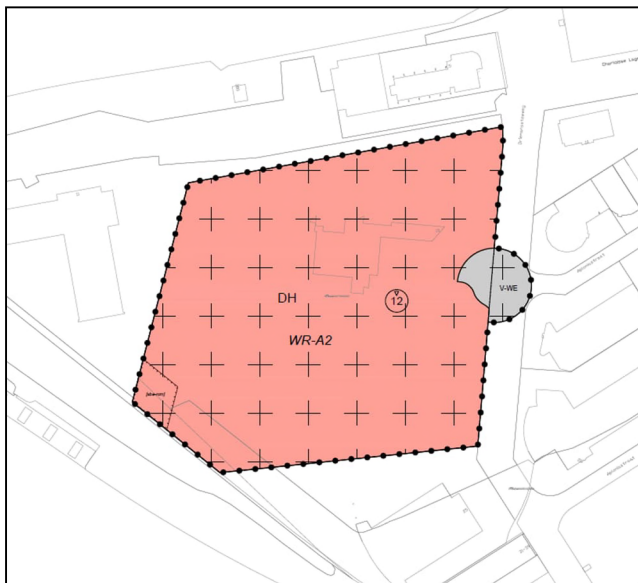
Tot slot is via een voorwaardelijke verplichting bepaald dat het in gebruik nemen van de bouwmarkt, het tuincentrum en de overige functies zoals bedoeld in dit artikel, pas is toegestaan als is voldaan aan de voorwaarde dat de ontsluiting van het plangebied op de Driemanssteeweg is gerealiseerd door middel van een rotonde met vrij liggend fietspad aan de Driemanssteeweg ter hoogte van de Aploniastraat"

In bijlage 12 bij de plantoelichting is een nader uit te werken voorlopig ontwerp van de rotonde opgenomen.



Bijlage 12 nader uit te werken voorlopig ontwerp rotonde

G. Ten behoeve van de realisatie van de rotonde (zie onder F) is het plangebied uitgebreid met een bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' (zie onderstaand). Als gevolg van deze wijziging zijn in de toelichting afbeeldingen 1, 2, 3 en 5 overeenkomstig de nieuwe plangrens aangepast.



Deze bestemming is als artikel 4 opgenomen in de planregels. Deze bestemming is overeenkomstig de nu geldende bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' in het bestemmingsplan 'Charloisse Lagedijk'. Als gevolg van dit nieuwe artikel, zijn de artikelnummers vanaf artikel 4 vernummerd. Dit is tevens in de toelichting aangepast, zonder inhoudelijke gevolgen.

Het nieuwe artikel 4 luidt als volgt:

Artikel 4 – Verkeer - Wegverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Wegverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;*
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;*
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;*
- d. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;*
- e. geluidswerende voorzieningen;*
- f. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming.*

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor Verkeer - Wegverkeer bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m³;*
- b. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in het eerste lid onder f., niet dieper dan 2 meter uit de gevel en ten minste 2,2 meter boven maaiveld.*

In het hoofdstuk 'Juridische aspecten' is de beschrijving van artikel 4 (Verkeer-Wegverkeer) toegevoegd met de navolgende tekst:

"Artikel 4 – Verkeer - Wegverkeer

Voor de gronden die zijn bedoeld voor de verkeersontsluiting middels de rotonde als benoemd onder de bestemming detailhandel, is de bestemming "Verkeer - Wegverkeer" opgenomen. De regeling sluit aan op de Rotterdamse standaard en maakt naast verkeersvoorzieningen, ook straatmeubilair en groenvoorzieningen mogelijk."