

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

GR BAR-organisatie  
INGEKOMEN

Per post  
Per fax 0180 427036  
Per email: [info@ridderkerk.nl](mailto:info@ridderkerk.nl)

reg. nr.

- 3 OKT. 2016

mr. R.Th.J. van 't Zelfde  
Willemskade 18-b  
3016 DL Rotterdam  
M: 0031 6 52 333 010  
T : 0031 10 21 777 22  
F : 0031 10 21 777 25  
Robert@mvz.nl  
[www.mvtz.nl](http://www.mvtz.nl)

gem.

Gemeente Ridderkerk  
T.a.v. het college van burgemeester en wethouders  
Postbus 271  
2980 AG RIDDERKERK

Rotterdam, 29 september 2016

Onze ref.: RZ/2016029  
Betreft: **Zienswijze op ontwerp verklaring van geen bedenkingen en op ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van twee appartementsgebouwen aan de Drierivierenlaan 357 en 587**

Geacht college,

Namens de besloten vennootschap Holland Special Pumps B.V. (gevestigd aan De Schans 3 te (2983 GT) Ridderkerk) dien ik hierdoor tijdig een zienswijze in op een door uw college ter inzage gelegde ontwerp verklaring van geen bedenkingen en een ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van twee appartementsgebouwen aan de Drierivierenlaan 357 en 587. Deze zienswijze ziet ook op de activiteit 'het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan'.

## Holland Special Pumps

Holland Special Pumps (HSP) is sinds jaar en dag gevestigd aan De Schans 3 te Ridderkerk en is een bedrijf dat gespecialiseerd is in het ontwerpen, vervaardigen, onderhouden, repareren, (ver)huren en verhandelen van (specialistische) pompinstallaties.

HSP is een gezond ISO 9001 gecertificeerd bedrijf waar tussen de 30 à 40 personen in loondienst werken.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk (B&W) hebben recent op 5 augustus 2015 aan HSP een omgevingsvergunning (met nummer R20150158) verleend voor het in afwijking van de bebouwingsvoorschriften van het bestemmingsplan uitbreiden van het bedrijf met een

Margetson Van 't Zelfde & Co ("MVtZ") renders its services exclusively pursuant to a contract for the supply of legal services and always subject to its general terms and conditions which can be perused at and downloaded from our website [www.margetsonlaw.nl](http://www.margetsonlaw.nl). We will send you a copy of our general terms and conditions free of charge upon your first request and they are also available at our office. Any liability of MVtZ is limited to the amount which is paid out under MVtZ's professional liability insurance in the matter concerned. In the event that no payment under the insurance is made for any reason whatsoever, MVtZ's liability shall be limited to the total amount of the invoices sent by MVtZ in the matter concerned which have been timely paid, such with a maximum of EUR 10,000 (SAY: tenthousand Euros). In no event shall MVtZ be liable for any Indirect Losses. Indirect Losses means indirect losses as meant under Dutch law and any direct or indirect loss of income, loss of profit, loss of production, loss of business opportunity, etc. The Rotterdam Court has exclusive jurisdiction for any and all disputes concerning MVtZ and Dutch law applies to all services rendered by MVtZ. Applicability of all other general terms and conditions than those of MVtZ is explicitly rejected. MVtZ is a partnership between Margetson & Margetson Advocaten B.V., Mr. R.C.A. van 't Zelfde B.V. and McSame Legal B.V.

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

magazijn en voor het realiseren en in gebruik nemen van een uitweg aan de noordzijde van De Schans (ten westen van De Schans 13).

Het bedrijf van HSP aan De Schans is gelegen in het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers (vastgesteld: vermoedelijk op 9 oktober 2008) waarin aan de gronden van HSP de bestemming B (3.1) mpo 10 75% is toegekend als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub b, onder II van de bestemmingsplanvoorschriften: toegestaan zijn bedrijven die voorkomen in categorie 1, 2 en 3 van de bij het bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede een bedrijf voor metaalproductie, -constructiewerken en oppervlaktebehandeling van metalen.

In het kader van een melding onder het Activiteitenbesluit is namens HSP op 6 november 2015 een akoestisch onderzoeksrapport van AV Consulting ingediend bij B&W van Ridderkerk c.q. de DCMR.

## **Het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers**

Het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers voorziet in de komst van vier woontorens (twee aan twee op parkeergarages) direct grenzend aan de rivier ten noordoosten van HSP, waarbij de twee westelijke woontorens (in totaal maximaal 128 woningen) elk vier woningen per verdieping zouden krijgen en de twee oostelijke woontorens (in totaal maximaal 117 woningen) drie woningen per verdieping. Tussen de vier woontorens en HSP voorziet het bestemmingsplan in een langgerekt woongebouw met 20 grondgebonden woningen en appartementen en een carrévormig gebouw met aan één zijde woningbouw en de aan de andere zijden bebouwing voor gemengde doeleinden zoals commerciële dienstverlening, maatschappelijke functies en lichte vormen van bedrijvigheid. Tussen de vier woontorens en het langgerekte woongebouw zou een voetgangersverbinding met speelplaats komen.

Bij de toelichting op het bestemmingsplan zitten 8 bijlagen. Geen enkele bijlage heeft betrekking op verkeersafwenteling, verkeersaantallen, (industrie)lawaai, bodemkwaliteit, ecologie (flora en fauna), financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid en/of parkeerdruk. Bij het bestemmingsplan behoren geen onderzoeksrapporten naar deze voor HSP en anderen zeer relevante onderwerpen.

## **Concept omgevingsvergunning en verklaring van geen bedenkingen**

Van Wijnen Projectontwikkeling West B.V. heeft op 31 mei 2016 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend bij B&W voor de realisatie van 116 appartementen op het kadastrale perceel gemeente Ridderkerk, sectie B, nummer 2619. Dit perceel is eigendom van een andere vennootschap, te weten: Van Wijnen Project De Drie Rivieren B.V.

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

B&W hebben daaropvolgend een raadsbesluit van 30 juni 2016 (concept verklaring van geen bedenkingen), een 'Ruimtelijke onderbouwing woongebouw Pilon, 3 Rivieren' en een ontwerp omgevingsvergunning met nummer R160304895 ter inzage gelegd.

Uit de ruimtelijke onderbouwing volgt dat de aanvraag van 31 mei 2016 niet past in het bestemmingsplan. De ruimtelijke onderbouwing stelt dat daarin is aangegeven dat er ondanks de strijdigheid met het bestemmingsplan toch sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing. Cliënte bestrijdt dit, te meer nu cliënte voorts van oordeel is dat de aangevraagde activiteit niet getuigt van de vereiste goede ruimtelijke ordening.

## **Onderzoek naar rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid ontbreekt**

In paragraaf 3 van de ruimtelijke onderbouwing staat dat het aantal woningen en de positie van de twee woontorens (afgezien van een overschrijding van twee meter) nog steeds zou passen binnen het vigerende bestemmingsplan. Cliënte is het hier niet mee eens.

Het vigerende bestemmingsplan voorziet namelijk getuige artikel 8, lid 1, sub a, van de planvoorschriften louter in de komst van woningen waarvan de gronden zijn bestemd voor "*bij het wonen behorende ondergrondse of halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen en bergingen*". Woningen (zoals de 116 aangevraagde appartementen) zonder ondergrondse of halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen zijn dus niet toegestaan op grond van het vigerende bestemmingsplan.

Dit zo zijnde, kan dan niet ter verantwoording van het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid worden teruggesproken op het bepaalde hieromtrent in het bestemmingsplan Slikkerveen Rivieroevers. Immers, voor zover daarin al is gemotiveerd dat de daarin voorziene ontwikkelingen zich goed verhouden met beleid van genoemde overheden dan kan dat hoogstens gelden voor de in het bestemmingsplan Slikkerveen Rivieroevers voorziene ontwikkelingen. En daar behoren twee woontorens zonder ondergrondse of halfverdiepte parkeervoorzieningen zeker niet toe.

Kortom, in de ruimtelijke onderbouwing ontbreekt een onderzoek naar het relevante beleid van de gemeente Ridderkerk (zoals de gemeentelijke bouwverordening) en andere overheden omtrent de vraag of twee woontorens zonder ondergrondse of halfverdiepte parkeervoorzieningen zijn toegestaan.

## **Nieuwe indeling openbare ruimte getuigt niet van goede ruimtelijke ordening**

Er is aangegeven: "*Samen met de gemeente is deze gewijzigde opzet met de ontwikkelaars van de Pilon en de naastgelegen Tourmalijn overeengekomen*". Deze belangrijke zin zorgt voor de nodige onduidelijkheid en roept diverse vragen op zoals:

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

- a. Waarom is de overeenkomst waarin kennelijk een en ander is overeengekomen niet ter inzage gelegd? Dat is niet rechtmatig nu het gemeentebestuur van Ridderkerk ter motivering van haar keuze om rigoures af te wijken van het bestemmingsplan wel verwijst naar hetgeen is overeengekomen. Op dit punt heeft het ontwerp besluit te kampen met een serieus motiveringsgebrek. Er zal openheid van zaken moeten worden gegeven.
- b. Wie zijn de ontwikkelaars van de Pilon en van de Tourmalijn waarmee de gemeente kennelijk een en ander is overeengekomen? Het is van belang om hier openheid van zaken in te geven, want anders kan bijvoorbeeld ook niet worden nagegaan of de plannen die nu ter inzage liggen maatschappelijk en financieel uitvoerbaar zijn. Hier wordt overigens sowieso (ten onrechte) met geen woord over gerept in de stukken die ter inzage liggen.
- c. De wijziging van de openbare ruimte is kennelijk een resultaat van overleg tussen de gemeente en vooralsnog onbekende ontwikkelaars. Dat gaat natuurlijk niet aan, omdat bij het bepalen van de locatie en indeling van een openbare ruimte uiteraard alle betrokken belangen moeten worden geïnventariseerd en meegewogen, niet in de laatste plaats de belangen van HSP.

## **Doortrekken Drierivierenlaan getuigt niet van goede ruimtelijke ordening**

*“Doordat in de nieuwe opzet de Drierivierenlaan wordt doorgetrokken ontstaat meer ruimtelijke samenhang in het gebied”, aldus de ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke onderbouwing bevat vervolgens nog geen begin van onderbouwing van deze ongefundeerde stelling. Dat is onbegrijpelijk nu in de toelichting op het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers over De Schans, de Drierivierenlaan en aangrenzende straten en wegen onder meer staat:*

*“De verkeersdruk van en naar de bedrijven vormt een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van De Schans” (p. 9).*

*“De verkeersdruk op de Ringdijk vormt een knelpunt” (p. 9).*

*“De milieuhinder van deze locaties is beperkt, door de omvang zijn het echter potentieel wel gebieden waarvan overlast, bijvoorbeeld door transport, kan ontstaan” (p. 11).*

*“De aanleg van het bedrijventerrein Donkersloot heeft, samen met de parallelle wegenstructuur van de dijk, geleid tot de vorming van een ingewikkelde wegenstructuur” (p. 13).*

Door het doortrekken van de Drierivierenlaan zal De Schans, waar HSP drie vergunde (!) uitwegen heeft voor onder meer vrachtwagens, de natuurlijke doorrijdroute worden om de twee woontorens en de beoogde parkeerplaats te bereiken. Dat is vragen om problemen omdat de

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

verkeersafwenteling inclusief parkeermogelijkheden door / in De Schans nu al slecht is (zijn) te noemen. Alvorens het gemeentebestuur de aangevraagde plannen kan vergunnen zal eerst uit gedegen verkeers- en parkeeronderzoek moeten blijken of het verantwoord is dat De Schans de natuurlijke route van en naar de woontorens wordt. Een dergelijk onderzoek is overigens niet gedaan voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroever, dus teruggrijpen op dat bestemmingsplan gaat in dit verband niet op.

Gelet op alleen al verkeersveiligheidsbelangen (die ten onrechte niet zijn geïnventariseerd en onderzocht) ligt het voor de hand om een routing te realiseren waarbij het verkeer voor de twee woontorens alleen gebruik kan maken van de Drierivierenlaan en in het geheel niet van De Schans. In deze opzet gaat al het verkeer van en naar de woontorens bij Ringdijk 404 de Drierivierenlaan in en uit zodat levensgevaarlijke situaties bij HSP en naastgelegen bedrijven worden vermeden.

## **Parkeren op maaiveld getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening**

Als reden om af te zien van ondergronds parkeren staat in de ruimtelijke onderbouwing: *“Ruimtelijk is dit een verbetering voor het gebied omdat hiermee visueel meer openheid ontstaat”*. Cliënte vraagt zich af welke stedenbouwkundige dit zonder blikken of blozen durft te verklaren. Immers, het gewijzigde plan gaat nu uit van de komst van 201 parkeerplaatsen op maaiveldniveau. Als er nu iets visueel verstorend is, dan zijn het wel verschillende parkeerstroken met gezamenlijk 200 of 201 parkeerplaatsen.

Bovendien geeft de ruimtelijke onderbouwing aan dat voor de realisatie van de 116 woningen 201 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Op het perceel waarop de twee woontorens komen te staan, staan slechts 116 parkeerplaatsen ingetekend direct rondom de twee woontorens. Dit is niet alleen in strijd met het vigerende bestemmingsplan, maar voorts ook met artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening en met het Verkeersplan Ridderkerk 2011 – 2015 (1 maart 2011) welke twee regelingen – kort gezegd - uitgaan van parkeren op eigen terrein en dan ook nog eens het liefst ondergronds.

Om überhaupt in de buurt te kunnen komen van de kennelijk benodigde 201 extra parkeerplaatsen is het de bedoeling dat de gronden direct ten noordoosten van HSP in gebruik worden genomen als grootschalige parkeerplaats. Deze gronden zijn (in de eindsituatie) echter niet in eigendom bij de geplande 116 woningen zodat de plannen ook op dit punt in strijd zijn met de eigen gemeentelijke regels. Sterker nog, in het geval de gemeente Ridderkerk de aanleg van deze 85 noodzakelijke parkeerplaatsen in financiële zin voor haar rekening neemt, dan zou hier wel eens een onrechtmatige vorm van verboden staatssteun aan de orde kunnen zijn ten gevolge waarvan het afwijkingsbesluit onuitvoerbaar blijkt te zijn.

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

Voorts mag vooral niet uit het oog worden verloren dat de parkeerdruk in De Schans al behoorlijk hoog is zodat iedere toename van die druk tot ongewenste gevaarlijke situaties kan leiden in aanmerking nemende dat er iedere dag zwaar vrachtverkeer van en naar HSP rijdt en de werknemers van HSP en naastgelegen bedrijven natuurlijk ook nog moeten kunnen blijven parkeren. Met de belangen van HSP is ten onrechte geen rekening gehouden.

## **Onduidelijk of belangen van HSP inzake geluid zijn meegewogen**

De DCMR – waarnaar het gemeentebestuur verwijst – concludeert in bijlage 2 bij de ruimtelijke onderbouwing dat het niet realiseren van de geluidafschermdende objecten geen knelpunten geeft ten aanzien van de eerder vastgestelde hogere waarden voor de twee woontorens. Cliënte heeft hier op zich geen bezwaren tegen mits de gemeenteraad en B&W van Ridderkerk in de reactie op deze zienswijze schriftelijk verklaren dat de huidige bedrijfsactiviteiten van HSP, zoals verwoord c.q. weergegeven in het bij B&W en de DCMR op 6 november 2015 ingediende rapport van AV Consulting en in de door B&W op 5 augustus 2015 verleende omgevingsvergunning (R20150158), ook bij en na vergunning c.q. realisatie van de twee woontorens zijn toegestaan c.q. kunnen worden gecontinueerd door HSP en eventuele rechtsoptvolgers.

## **Exploitatieplan / exploitatieovereenkomst / financiële (on)uitvoerbaarheid**

Het vaststellen van een exploitatieplan is in beginsel verplicht voor onderhavig plan, tenzij tijdig een exploitatieovereenkomst is overeengekomen. In paragraaf 6 van de ruimtelijke onderbouwing wordt in dit verband verwezen naar “*de exploitatieovereenkomst*”. Hieruit leidt cliënte af dat de gemeente doet voorkomen alsof een dergelijke overeenkomst specifiek voor de bouwaanvraag die thans ter beoordeling voorligt er al is. Cliënte twijfelt daar ernstig aan en ziet gaarne dat een al dan niet geanonimiseerde versie van de exploitatieovereenkomst ter inzage wordt gelegd zodat kan worden nagegaan welke kosten de gemeente precies verhaalt en op wie.

Cliënte heeft er bijvoorbeeld weinig zin in om in een situatie te belanden waarin de gemeente (mede in het kader van een exploitatieovereenkomst) eigenaar wordt van bepaalde in de buurt van HSP liggende (ernstig) vervuilde gronden om vervolgens te moeten constateren dat de gemeente die vervuiling vanwege een gebrek aan baten niet ongedaan kan maken.

Tot slot heeft te gelden dat er ten opzichte van het bestemmingsplan minder woningen zullen worden gebouwd. Dit geeft te denken over de financiële haalbaarheid van het project. Cliënte vraagt zich af hoe die is gewaarborgd (het eventueel bestaan van een exploitatieovereenkomst zegt daar in beginsel niets over), te meer nu cliënte niet het risico wilt lopen om de komende jaren tegen kale vlakten aan te kijken. Dat de vergunningaanvrager en de eigenaar van de grond twee verschillende vennootschappen zijn, doet cliënte eveneens ernstige vraagtekens

# MARGETSON VAN 'T ZELFDE & CO

plaatsen bij de vraag of het gehele project wel financieel uitvoerbaar is althans of er iemand instaat voor de vereiste financiële uitvoerbaarheid.

## Conclusie

Gelet op het voorgaande verzoekt cliënte u om:

1. de omgevingsvergunning niet te verlenen, dan wel
2. de omgevingsvergunning alleen dan te verlenen indien volledig tegemoet wordt gekomen aan bovenstaande bezwaren / verzoeken van cliënte en er inzake alle hiervoor aangestipte punten volledige opheldering wordt verschaft.

Met vriendelijke groet,



R.Th.J. van 't Zelfde