Notitie Inspraakreacties Ontwerp-Structuurvisie

GEMEENTE RIDDERKERK

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Datum: 25 mei 2009

Inleiding

Op 22 januari 2009 heeft de gemeenteraad de ontwerp-structuurvisie vrij gegeven voor de inspraak.
In overeenstemming met de inspraakverordening van de gemeente Ridderkerk en afdeling 3.4. van de Algemene Wet Bestuursrecht heeft de ontwerp-structuurvisie vanaf 27 maart 2009 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.
In totaal zijn er 192 reacties binnengekomen, waarbij moet worden opgemerkt dat 1 reactie, namelijk die van het Comité Stop Tramplus is voorzien van een handtekeningenlijst met 280 ondertekenaars. Ten aanzien van het onderwerp Tramplus zijn daarnaast nog 47 individuele reacties ontvangen. Daarvan is een deel gericht tegen de herbestemming van de Polder Nieuw Reijerwaard en reacties zijn ontvangen over uiteenlopende andere onderdelen van de ontwerp-structuurvisie. In deze notitie zullen de ingekomen inspraakreacties worden beantwoord. De inspraakreactie met betrekking tot de Tramplus en Nieuw Reijerwaard zullen niet meer van een reactie worden voorzien, aangezien de argumenten bij de gemeenteraad genoegzaam bekend zijn, gelet op eerdere besluitvorming door de gemeenteraad ten aanzien van deze onderwerpen. Een uitzondering hierop vormt de reactie van de winkeliers gericht op de inpassing van de tram door de Schoutstraat.
De ingekomen reacties die niet echt betrekking hebben op een wezenlijk onderdeel van de Structuurvisie zullen ook niet van een reactie worden voorzien. Deze reacties zijn wel beschikbaar voor de gemeenteraad, zodat deze tijdens de commissie c.q. raadsvergadering de mogelijkheid heeft hierop te reageren.
Geconstateerd moet worden -maar dat was ook de verwachting - dat het moeilijk blijft om op een dergelijk strategisch beleidsdocument te reageren. In veel gevallen gaan de reacties al direct in op details die op het niveau van een structuurvisie nog niet aan de orde zijn.

1. Burgemeester en wethouders van Rotterdam

De gemeente Rotterdam is over het algemeen positief over de ontwerp-structuurvisie. De in het ontwerp gesuggereerde aanpassing van de kruising A-38/Rotterdamseweg ter hoogte van Bolnes zou volgens de gemeente Rotterdam een goede bereikbaarheid van de deelgemeente IJsselmonde en de nieuwe P+R-Beverwaard onvoldoende waarborgen.Verzocht wordt om hiermede in de verdere uitwerking rekening te houden. Verder onderschrijft Rotterdam de noodzaak tot een goede ontsluiting van de verschillende te ontwikkelen gebieden rond de Ridderster. Voorts stelt de gemeente Rotterdam voor om nader in overleg te treden over de invulling van het toekomstige agro-logistieke bedrijfscomplex in Nieuw Reijerwaard. Tenslotte onderschrijft men het belang van het open landschap ten zuiden van Ridderkerk en biedt men aan, mee te denken over een hoogwaardige invulling op langere termijn van de polder Bolnes-Zuid.

Reactie:
Een eventuele aanpassing van de kruising A38/Rotterdamseweg al dan niet gecombineerd met een gedeeltelijke downgrading van de Rotterdamseweg zal altijd verder worden uitgewerkt in overleg met belanghebbende partijen. De gemeente Rotterdam is er daar een van. De invulling van het agro-logistiekcomplex in Nieuw Reijerwaard is onderdeel van de samenwerking die Ridderkerk, Rotterdam en Barendrecht aangaan. Voor wat betreft de invulling van het gebied blijven de voorwaarden zoals door de raad in het amendement zijn vastgelegd uitgangspunt.

2. Provincie Zuid-Holland

Het betreft hier een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie en daarom geen bestuurlijk standpunt.

Ambtenaar Hr. R.A.A.Boom - T 0180 451 240 - e-mail R.Boom@Ridderkerk.nl

Verwezen wordt naar het advies van de Stadsregio Rotterdam. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat een bestuurlijk standpunt over die onderdelen die afwijken van het RR2020 (Ridderster) zal worden ingenomen bij de vaststelling - eind 2009 - van de Provinciale Structuurvisie. De realisering van de Ridderkerklijn wordt van groot belang geacht.

Reactie:
De provincie Zuid-Holland is bestuurlijk ook partij in de te ondertekenen overeenkomst met Rijk en Regio voor wat betreft de businesscase Nieuw Reijerwaard. Formeel kan men ambtelijk niet anders reageren dan in de brief verwoord, maar bestuurlijk is men gehouden aan datgene dat in de overeenkomst wordt vastgelegd en straks ook in het provinciaal structuurplan moet overnemen.

3. Gemeente Barendrecht
De reactie van Barendrecht is positief en geeft aan op diverse uitwerkingszaken graag te willen samenwerken. Te denken valt hierbij aan zaken als MBO/HBO onderwijs, duurzaamheid, ontsluiting Spoorlaan (NS-Station).

Reactie:
De uitnodiging om zoveel als mogelijk de samenwerking te zoeken, daar waar dat voor beide gemeenten meerwaarde kan betekenen wordt zeker aangenomen.

4. Gemeente Zwijndrecht
De gemeente Zwijndrecht benadrukt de continuering van de goede samenwerking daar waar het gaat om het in samenhang ontwikkelen van de buitengebieden van Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk in het kader van Deltapoort.

Reactie:
De noodzakelijke samenwerking wordt zonder meer onderschreven.

5. Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
Burgemeester en wethouders van Hendrik-Ido-Ambacht stellen dat een doorgetrokken Tramplus naar Hendrik-Ido-Ambacht moeilijk inpasbaar zal zijn en twijfelen er aan of een dergelijke tramverbinding wel meerwaarde zal hebben voor de inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht. Voorts vraagt men aandacht voor het gebied Havenhoofd/Damstraat. Dit mede verwijzend naar de reactie van Ridderkerk op de structuurvisie van Hendrik-Ido-Ambacht.

Reactie:
Of een tramplusverbinding doorgetrokken moet worden naar Hendrik-Ido-Ambacht is geen zaak van de gemeente Ridderkerk. In het kader van de opstelling van de structuurvisie is alleen onderzocht welke effecten een dergelijke doortrekking op de onderlinge vervoersrelaties zou kunnen hebben. Het is een zaak van de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en Overlegorgaan Drechtsteden om dit verder wel of niet op te pakken.

6. Ministerie VROM/VROM-Inspectie
De ontwerp-structuurvisie geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

7. N.V. Nederlandse Gasunie/Drinkwaterbedrijf Oasen N.V.
Beide bedrijven verzoeken bij de uitwerking van de structuurvisie rekening te houden met aanwezige leidingen c.q. grondwaterbeschermingszones.

Reactie:
Dit zal vanzelfsprekend gebeuren.

8. Stadsregio Rotterdam
De Stadsregio constateert dat de ontwerp-structuurvisie past binnen de uitgangspunten van het RR2020 en zegt toe, dat de ontwikkelingen zoals die in de ontwerp-structuurvisie worden aangegeven door hen zullen worden ingebracht in de discussies rond de opstelling van het nieuwe provinciale structuurplan. Ten aanzien van de downgrading van de Rotterdamseweg maakt de Stadsregio een voorbehoud. De subregionale functie van de Rotterdamseweg vanaf de A38 richting IJsselmonde dient behouden te blijven. Mochten maatregelen op of aan de Rotterdamseweg worden overwogen, dan wil de Stadsregio dit in gezamenlijk overleg bezien.

Reactie:
Zoals eerder is aangegeven in de reactie op de brief van de gemeente Rotterdam zal eventuele uitwerking van maatregelen aan of op de Rotterdamseweg geschieden in overleg met de betrokken overheden en instanties.

9. Stichting Woonvisie Ridderkerk
Woonvisie geeft aan nauw betrokken te zijn geweest bij de opstelling van de structuurvisie en zich grotendeels met de inhoud er van te kunnen verenigen. In 2009 zal de stichting haar strategisch beleid voor 2010-2014 opstellen en aansluitend daarop zal ook het strategisch voorraadbeleid worden geherformuleerd. Vastgesteld wordt dat gemeente en Woonvisie in dezelfde fase van strategische ontwikkeling verkeren en dat dit een optimaal uitgangspunt is voor een effectieve samenwerking. Woonvisie wil graag op korte termijn in gesprek gaan met de gemeente om procesafspraken te maken. Woonvisie constateert dat er een grote opgave ligt voor beide partijen.

Reactie:
Verheugd wordt geconstateerd dat Woonvisie zich grotendeels in de structuurvisie kan vinden. Woonvisie is immers de belangrijkste samenwerkingspartner om de grote transformatie opgaven op het gebied van de bestaande woningvoorraad te kunnen realiseren. Hier ligt een belangrijke gedeelde verantwoordelijkheid.

10. Bond Heemschut
De Bond Heemschut vraagt aandacht voor de landschappelijke inpassing van de monumentale boerderij Voorweg 2. Het betreft hier een rijksmonument dat thans nog ten dienste staat van het daar gelegen agrarisch bedrijf. In verband met de ontwikkeling van de polder Nieuw Reijerwaard zal de agrarische functie moeten wijken. Gevraagd wordt er voor zorg te dragen dat de boerderij op een acceptabele wijze landschappelijk wordt ingepast in de bufferzone langs de Rijksstraatweg. Gezien de toekomstige fietsroutes zoals die in de structuurvisie zijn aangegeven biedt de aanwezigheid van de boerderij wellicht mogelijkheden om voor dit monument een bestemming te zoeken in de sfeer van vrije tijd en recreatie.

Reactie:
Het betreft hier een rijksmonument dat ook in de nieuwe ontwikkeling in de polder Nieuw Reijerwaard gehandhaafd zal worden. Gezien de ligging pal langs de Rijksstraatweg biedt dit voldoende mogelijkheden voor een adequate landschappelijke inpassing. In het kader van het nog op te stellen stedenbouwkundig plan zal een en ander aan de orde komen. Daarbij zal ook worden bezien welke functie aan het monument gegeven zou kunnen worden.

11. Gloudemans Taxateurs Cs namens Fam. Van den Hoek
Namens de fam. Van den Hoek wordt bezwaar gemaakt tegen de aanduiding Groen op de structuurvisiekaart op eigendommen van de fam.Van den Hoek in de polder Cornelisland. Tussen de fam. Van den Hoek en de gemeente Ridderkerk bestaat nog steeds verschil van mening over zelfrealisatie door of namens de familie van de bestemming voor bedrijven, zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan Cornelisland. De gemeente zou door het aanduiden van de

betreffende eigendommen als groen in de structuurvisie de eigenaren met opzet willen dwarsbomen.

Reactie:
Vooropgesteld dient te worden dat de kaart behorende bij de structuurvisie geen juridische plankaart is, maar een visiekaart. Voor wat betreft de feitelijke situatie moet opgemerkt worden dat Gloudemans Taxateurs in die zin gelijk heeft dat er een rechtsgeldig bestemmingsplan voor dit gebied is, waaraan betrokkenen rechten kunnen ontlenen. De visiekaart is in die zin niet correct en dient te worden aangepast. Het was en is geenszins de bedoeling op de betreffende percelen een groene ontwikkeling te stimuleren.
Het geschil over zelfrealisatie staat buiten de discussie rond de structuurvisie en daar zal dan verder ook niet op worden ingegaan. Dit heeft een eigenstandig traject.

12. Stoeterij de Woude B.V./ Adromi Advies / Axeon-projectontwikkeling
Deze drie reacties betreffen hetzelfde onderwerp. De exploitant van de aan de Benedenrijweg 69/69a gevestigde stoeterij vraagt om in de structuurvisie duidelijkheid te geven over de toekomst van het gebied. Een deel van de percelen waarop de stoeterij is gehuisvest is eigendom en het achterliggende weiland wordt gehuurd van de gemeente. Betrokkene ziet 2 mogelijkheden.

a. De gronden ten westen en ten zuiden van de stoeterij houden een agrarische bestemming, waardoor de stoeterij ter plaatse kan worden voortgezet. De exploitant wenst dan wel de weilanden die nu nog in eigendom zijn bij de gemeente te verwerven.
b. De gronden ten westen van de stoeterij (gemeentegrond) krijgen een woonbestemming. Omdat deze grond nu aan de stoeterij wordt verhuurd zouden als compensatie de gronden ten zuiden van de stoeterij aan de stoeterij moeten worden verkocht om voldoende oppervlakte grond voor weidegang voor de paarden te behouden.
c. Mocht de grond ten westen en ten zuiden van de stoeterij niet kunnen worden verworven dan zien betrokkenen een duurzame ontwikkeling van de stoeterij naar de toekomst niet mogelijk. In dat geval willen zij de mogelijkheid onderzoeken om het bedrijf te liquideren en op eigen grond een beperkte woningbouwlocatie realiseren.

Reactie:
Het verwijt richting gemeente dat al sinds lange tijd geen zekerheid wordt geboden over de toekomstige functie van het gebied tussen de Kievitsweg en de Rotterdamseweg ten zuiden van Slikkerveer is niet terecht. Al bij de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Ridderkerk in 1990 heeft de gemeenteraad uitgesproken dat het gebied een open groen karakter moet houden en verstedelijking op deze locatie niet aan de orde is. Dat beleid wordt in de structuurvisie die voorligt voortgezet. De duidelijkheid is er dus wel zeker. Het is niet duidelijk waarom de stoeterij alleen op termijn levensvatbaar is als de omliggende grond - die nu deels aan de stoeterij wordt verhuurd en deels aan een agrariër- in eigendom is bij de stoeterij. Het open landschap wordt nu nog in stand gehouden door het agrarisch gebruik en de weidegang van de paarden van de stoeterij. Zou om wat voor reden dan ook een agrarische functie niet meer rendabel zijn, dan is dit nog geen reden voor verstedelijking van het gebied. De gemeente zal dan zelf de verantwoordelijkheid voor handhaving en beheer van het open groene gebied op zich moeten nemen.

13. LTO-Noord / P.Plaisier
In haar reactie geeft LTO-Noord aan het belang van de agrarische sector voor het in stand houden van het landschap, ook binnen een Deltapark. Dat vraagt wel ruimte voor ondernemen voor de agrariërs binnen die gebieden. Daarnaast vraagt LTO of de wateropgave waarnaar in de structuurvisie wordt verwezen een opgave is ter bestrijding van tijdelijke wateroverlast of dat gedoeld wordt op waterrecreatiemogelijkheden. P.Plaisier, Oostmolendijk 82 vraagt in een vroegtijdig stadium betrokken te worden indien er zich ontwikkelingen gaan voordoen rond een mogelijk recreatief knooppunt in de omgeving van zijn agrarisch bedrijf aan de Oost-Molendijk.

Reactie:
Niet kan worden ontkend dat de agrarische sector een belangrijke rol speelt bij het beheer en in standhouden van het landschap. Door de oprukkende verstedelijking in dit gebied wordt het voor agrariërs steeds moeilijker hun bedrijfsvoering te moderniseren en mee te gaan in de schaalvergrotingen die overal plaatsvinden. Ook bij verantwoordelijke overheden groeit het besef, dat agrariërs een rol kunnen spelen in de recreatieve behoefte en vrijetijdsbesteding van de bewoners van de stedelijke gebieden. De reactie van de heer P.Plaisier ligt in het verlengde van wat LTO-Noord voorstaat. Betrek agrarische ondernemers bij ontwikkelingen in het buitengebied. De gemeente Ridderkerk is gaarne bereid met LTO-Noord en de agrariërs hierover in gesprek te gaan. Voor wat betreft de wateropgave wordt opgemerkt dat het hier vooral gaat om een kwantitatieve opgave voor wat betreft waterberging. Dat sluit niet uit dat er combinaties kunnen zijn van én waterberging én recreatief gebruik.

14. Verhagen Rentmeesters, namens het Sint Laurensinstituut/Van Uden Logistic Site Investments / P.J.Visser, Nieuw Beijerland/ Drechtsteden Projectontwikkeling B.V.
Zowel het Sint Laurensinstituut / Van Uden bv als de heer P.J. Visser en Drechtsteden Projectontwikkeling BV hebben gronden in eigendom in de polder Bolnes-Zuid en refereren in hun reactie aan de bedrijfsbestemming die aan het gebied is gegeven in het RR2020. Bezwaar heeft men tegen de aanduiding Landgoederenzone in de structuurvisie. Verwezen wordt naar de inmiddels gepubliceerde Visie op Zuid-Holland waarin voor Bolnes-Zuid ook nog een bedrijfsbestemming is aangegeven. Betrokkenen verwijten de gemeente het provinciaal beleid niet door te vertalen in de structuurvisie. Een modern en ecologisch bedrijfsterrein zou beter in Bolnes-Zuid passen, dan in Nieuw Reijerwaard. Betrokkenen verzoeken dan ook de structuurvisie aan te passen en de polder Bolnes-Zuid aan te duiden als bedrijfsterrein.

Reactie:
Vooruitlopend op de structuurvisie is door BVR een deelstudie verricht naar de meest wenselijke ontwikkeling van alle gebieden rond de Ridderster. Daaruit is geconcludeerd dat het planologisch wenselijker is om één groter bedrijfsterrein aan te leggen in polder Nw.Reijerwaard –plm. 80 ha ipv de 50 ha uit RR2020- dan 2 bedrijfsterreinen (50ha Nw.Reijerwaard en 30 in Bolnes-Zuid). Deze uitkomst is door de gemeenteraad van Ridderkerk overgenomen en is ook besproken met Stadsregio, Provincie en Rijk in het kader van de opstelling van de bestuurlijke overeenkomst met betrekking tot de polder Nieuw Reijerwaard.
Ook in het amendement van de raad van Ridderkerk –dat onderdeel uitmaakt van de zgn.businesscase Hoekse Waard- is uitdrukkelijk vermeld dat het kiezen voor Nieuw Reijerwaard betekent dat Bolnes-Zuid niet zal worden ontwikkeld als een regulier regionaal bedrijfsterrein. De aanduiding op de kaart van de ontwerp Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland is inmiddels al onderwerp van gesprek tussen Ridderkerk, Stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Er is daarom geen aanleiding tegemoet te komen aan het verzoek van betrokkenen.

15. DLA Piper namens Brush HMA b.v.
Uit bestudering van de ontwerp-structuurvisie en vooral de tekeningen op blz. 34, 40, 45, 56 en 90 maakt Brush HMA op dat zij in de toekomst aanzienlijk belemmerd zal gaan worden in haar bedrijfsactiviteiten en dat zelfs een deel van haar bestaande terrein een andere bestemming krijgt. Zij wenst zich hiertegen te verzetten. Brush is een van de grootste werkgevers in de gemeente. Het handhaven van de bestaande werkgelegenheid is ook een speerpunt in de structuurvisie.

Reactie:
Vooropgesteld dient te worden dat de tekeningen die in de structuurvisie staan geen juridische status hebben. Het is beeldmateriaal om de beschreven ambities uit de visie visueel te maken. Daarbij is niet gekeken naar eigendomsverhoudingen en schaal. De tekeningen waar Brush op doelt, zijn opgenomen om tot uitdrukking te brengen, dat De Schans als locatie waar drie grote rivieren samen komen meer potenties heeft dan alleen maar een opstapplaats voor de Waterbus

en het driehoeksveer. Niet meer en niet minder. Brush HMA kan rechten ontlenen aan het huidige vigerende bestemmingsplan. Met het vaststellen van deze structuurvisie wordt Brush HMA niet in haar bedrijfsvoering belemmerd. De ontwerp-structuurvisie is door betrokkene te veel gelezen als een bestemmingsplan en minder als visiedocument.

16. Sportcentrum Reijerbos
De directie van Sportcentrum Reijerbos vraagt aandacht voor de auto-ontsluiting van het centrum vanaf de richting Bolnes. Deze aansluiting voor auto's via de Kruisweg van en naar Bolnes is nodig omdat de grote vrachtwagens voor bevoorrading met stro en afvoer van mest niet via Ridderkerk West kunnen rijden omdat de bruggen langs de Hogeweg te smal zijn. Tevens haalt sportcentrum Reijerbos vanuit percelen in Bolnes-Zuid hooi en stro voor de manege. Zoals nu in de structuurvisie een verandering van de aansluiting van de Rotterdamseweg op de A38 is weergegeven is er geen auto-ontsluiting vanuit Bolnes richting Kruisweg meer.

Reactie:
Ook hier geldt dat de tekening in de structuurvisie alleen maar een voorbeeld is hoe het mogelijk zou kunnen. Daarbij zijn niet alle details uitgewerkt. In het kader van de uitwerkingsfase van de tramplusverbinding wordt momenteel gewerkt aan oplossingsvarianten voor inpassing van het tramtracé in de bewuste kruising. Dit zou inderdaad consequenties kunnen hebben voor de bereikbaarheid voor auto's van het sportcentrum vanuit de richting Bolnes. De opmerkingen van Sportcentrum Reijerbos zullen nog eens nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht van de projectorganisatie die zich bezig houdt met de uitwerking van het tramtracé.

17. Stichting Beschermd Dorpsgezicht Rijsoord
Deze stichting heeft via een legaat een perceel grond in eigendom gekregen gelegen op de hoek van de Lagendijk en de Rijksstraatweg. Al een aantal jaren verzoekt deze stichting om medewerking deze gronden te bebouwen. Het thans in het kader van de structuurvisie ingediende verzoek behelst een verzoek om medewerking om een deel van het perceel te bestemmen voor de bouw van een vrijstaande woning (o.i.d.) met garage, maar het liefst ziet de stichting een bestemming die ook andere invullingen mogelijk maakt.

Reactie:
In het verleden heeft de Stichting herhaaldelijk medewerking gevraagd voor de bebouwing van dit perceel met woningbouw. Tot op heden is hieraan geen medewerking verleend omdat bebouwing van dit perceel met woningen niet past in het beleid van de gemeente. De vraag rijst nu in het kader van de vaststelling van de structuurvisie of het beleid van de gemeente in de structuurvisie voor dit gebied andere perspectieven opent. Met andere woorden, geeft de opstelling van de structuurvisie aanleiding anders te denken over de invulling van nog niet bebouwde - dus open ruimten - in de lintbebouwing van Ridderkerk. Het ruimtelijk beleid is altijd gericht geweest op het voorkomen van verdere dichtslibbing van open ruimten in de aanwezige lintbebouwing langs karakteristieke linten in Ridderkerk. De huidige voorstellen zoals vervat in de ontwerp-structuurvisie geven geen aanleiding dit beleid aan te passen. De toevallige omstandigheid dat iemand onbebouwd eigendom heeft in een van die linten kan geen aanleiding zijn dit beleid te wijzigen. Indien tegemoet wordt gekomen aan de - overigens weinig concrete - wens van de stichting betekent dit dat een ieder die in de lintbebouwing een niet bebouwd perceel in eigendom heeft de mogelijkheid zou krijgen om hier bebouwing te realiseren. Daarenboven ligt het bewuste perceel binnen de begrenzing van de rijksbufferzone, waarvoor in de ontwerp-algemene maatregel van bestuur is bepaald dat geen verdere intensivering van bebouwing mag plaatsvinden.

18. Voetbalvereniging RVVH Ridderkerk
RVVH heeft bedenkingen tegen de in de structuurvisie opgenomen verplichte verhuizing vanaf de huidige locatie naar een nieuwe uitbreiding bij het Reijerpark. Problemen heeft men vooral met betrekking tot de onzekerheid over de termijn waarbinnen een gedwongen verhuizing zou moeten

geschieden. Een nieuwe locatie in het Reijerpark zou problematisch zijn in verband met de afstandsvergroting van de nieuwe locatie ten opzichte van de locaties van waaruit de leden die nieuwe locatie zouden moeten bereiken. Onzekerheid over de toekomst is belangrijkste reden voor de inspraakreactie.

Reactie:
Vooropgesteld dient te worden dat RVVH op grond van de normen die de KNVB hanteert nu al een tekort aan velden heeft. Daar komt bij dat door de aanleg van het openluchtzwembad RVVH een veld kwijt raakt en door de aanleg van de tramplus minimaal nog 1 veld zou kwijtraken. Handhaving van de vereniging op de huidige locatie kan dus gewoonweg niet als men, gelet op het aantal leden, wil voldoen aan de eisen van de KNVB. In overleg met de Stichting Ridderkerk Sport (beheerder en exploitant van sportaccommodaties) is dan ook bezien wat op lange termijn een duurzame oplossing voor de veldsport in Ridderkerk zou zijn. Gezamenlijk is geconcludeerd dat een concentratie van zowel SV Slikkerveer, Sagitta, RVVH, en de overige veldsportverenigingen in dit deel van Ridderkerk op een uit te breiden sportpark Reijerpark de beste optie zou zijn. Wij kunnen ons voorstellen dat RVVH zich zorgen maakt over de periode van onduidelijkheid. Dit hangt samen met de definitieve besluitvorming rond de aanleg van de tramplusverbinding met Rotterdam en hoe het tracé exact gaat verlopen. Op dit moment zij wij in gesprek met Rijkswaterstaat over de beschikbaarstelling van eigendommen van het Rijk om uitbreiding van het sportpark Reijerpark mogelijk te maken. Tevens zijn wij in gesprek met de Stichting Ridderkerk Sport over het programma van eisen voor de uitbreiding van het sportpark Reijerpark. Hoe eerder duidelijkheid ontstaat over de aanleg van de tramplus-verbinding hoe eerder met de Stichting Ridderkerk Sport het traject tot aanleg van de uitbreiding van het Sportpark Reijerpark ten behoeve van de herhuisvesting van RVVH en Sagitta kan worden gestart. Voor wat betreft de opmerking van RVVH over het geheel uitplaatsen van het zwembad De Fakkel richting Sportpark Reijerpark kan gesteld worden dat dit geen optie is die wordt overwogen.

19. Federatie Ridderkerk “een Paleis van een Winkelhart”
De federatie vraagt aandacht voor de tracering van de door te trekken Ridderkerklijn:

1. Het zuidelijke tracé via de Frans Halsstraat is geheel buiten beeld geraakt
2. Beperkte meerwaarde voor de centrumdynamiek van een tramroute via de Schoutstraat ten opzichte van andere varianten
3. Twijfel aan de inpasbaarheid van een tramtracé via het Koningsplein en de Schoutstraat vanwege grote verkeersdrukte: menging met autoverkeer en streekbussen, conflicten met fietsers en voetgangers en de bevoorrading van winkels. Zorg over de luchtkwaliteit vanwege het opstropende verkeer.
4. Slechte overzichtelijkheid van de Sint Jorispoort (kruispunt St. Jorisstraat-Verlengde Kerkweg)
5. Evenementen zoals de kerstboom, schaatsbaan, etc. kunnen geen plek meer krijgen op het Koningsplein
6. Slechte bereikbaarheid van winkels tijdens de aanleg van de tram
7. Desnoods voorkeur voor noordelijke route (Klaas Katerstraat-Noordenweg) ipv Schoutstraat
8. Liever helemaal geen tram dan een tram door de Schoutstraat

Reactie:

1. Het tracé via de Frans Halsstraat is afgevallen, omdat hiervoor ca. 40 woningen moeten worden gesloopt. Dit wordt niet als passend in Ridderkerk ervaren. In de definitieve tekst van de Structuurvisie zal dit worden benadrukt. Bij het voorkeurstracé via de Schoutstraat moeten 10 woningen verdwijnen aan de Klaas Katerstraat.
2. Een tramroute via de Schoutstraat maakt een centrale centrumhalte aan de Schoutstraat mogelijk, direct aan het kernwinkelapparaat van het centrum van Ridderkerk. Bij een keuze voor dit tracé wordt dan ook een halte in de Schoutstraat als randvoorwaarde opgenomen.

Uit een analyse van het centrumfunctioneren, blijkt namelijk dat een dergelijke halte het meest optimaal ligt voor de centrumbezoekers (korte loopafstanden naar winkels, zichtbaarheid en directe routes). Daarnaast stimuleert een centrale halte ook ketenverplaatsingen per openbaar vervoer ("na het werk met de tram naar Ridderkerk, in het centrum nog even boodschappen doen, en dan door naar huis"). Zo kunnen het winkelend publiek en de inwoners in Ridderkerk optimaal profiteren van de komst van de Tramplus.

3-4 Voor een reactie op deze punten wordt verwezen naar het raadsvoorstel.

5. Het Koningsplein is een centrale plek in de harten van de Ridderkerkers. Het blijven houden van evenementen draagt hieraan bij. Alle evenementen waar de rijbaan op het Koningsplein niet voor wordt afgesloten, blijven mogelijk na de komst van de tram. Na voltooiing van de laatste fase van het centrumplan zullen de evenementen toch al in aangepaste vorm moeten plaatsvinden. Wij achten het zeer wel mogelijk grootschalige evenementen te blijven houden.
6. Aanleg van de tram vindt op zijn vroegst plaats in 2013. Dit zal zeker gepaard gaan met overlast. Bij de aanleg van de tram zal een nadeelcompensatieregeling worden getroffen om economische schade tijdens de aanleg (grotendeels) te vergoeden. Overlast en een tijdelijk mindere bereikbaarheid van het centrum zal ook plaatsvinden bij de aanleg tot aan de achterzijde van het gemeentehuis. Immers de Koninginneweg zal in geval van aanleg van de tram ook gedurende de aanleg tijd "op de schop" gaan. Dat geldt ook bij een tracé via de Klaas Katerstraat of de Frans Halsstraat.
7. Beide opties kennen de nadelen van sloop. De optie Klaas Katerstraat/Noordenweg kent een grotere sloopopgave en verwervingsproblematiek.
8. Afzien van de komst van een tram is ook niet reëel, omdat al een raadsbesluit is genomen over een tramtracé vanuit Rotterdam tot aan de achterkant van het gemeentehuis. De Federatie geeft hier een dubbel signaal af. Immers, in het verleden heeft de Federatie zich uitgesproken voor de komst van de tramplus.

20. A.C.Kok, Spuistraat 535, Ridderkerk

De heer Kok merkt op dat er allerlei ontwikkelingen in de rivieroeverzone worden voorgesteld die een extra belasting op het onderliggend wegennet zullen geven terwijl bijv. Randweg en Rijnsingel nu al boven hun capaciteit zitten. Betrokkene vreest extra verkeer met de daarbij behorende overlast. Tevens ziet betrokkene geen substantiële bijdrage in deze problematiek bij het downgraden van de Rotterdamseweg.

Reactie:

Niet kan worden onderschreven dat de capaciteit van bijv. de Rijnsingel en de Randweg worden overschreden. Deze wegen, die als wijkontsluitingswegen zijn aangelegd hebben voldoende capaciteit om het aangeboden verkeer te verwerken. Waar het vooral bij de Rijnsingel aan schort is de verwerkingscapaciteit van de kruising Rijnsingel/Rotterdamseweg/A 38. In samenwerking met de wegbeheerder wordt thans onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om het verkeer beter te laten doorstromen. Voor wat betreft de ontwikkelingen langs de rivieroevers kan worden gesteld dat het hier gaat om transformatie van vaak oude bedrijfsterreinen naar andere functies. Ook in de oude situatie genereerden deze locaties al verkeer. Vaak zelfs meer zwaar vrachtverkeer. Het is dus niet zo dat het allemaal nieuw verkeersaanbod is. Het is ons bekend dat dat verkeer plaatselijk veel geluidsoverlast geeft, maar dat is met het opstellen van een structuurvisie niet weg te nemen.

21. Natuurvereniging Ridderkerk

De Natuurvereniging mist in de structuurvisie de 2 provinciale ecologische verbindingszones. Tevens stellen zij voor 2 extra natuurgebieden aan te leggen in de kleine Nespolder en de Nespolder als versterking van de ecologische verbindingszones. Voorts ziet men de verplaatsing van het sportpark Ridderkerk naar het Reijerpark liever niet plaatsvinden. Als

alternatief wordt gewezen naar de polder Bolnes-Zuid. Tenslotte dringt men aan op een groene verbinding langs de noordzijde van de A16 opdat een verbinding ontstaat tussen Reijerpark en Oosterpark.

Reactie:
De aanleg van ecologische verbindingszones is een taak van provincie en rijk. Ook de exacte locaties en de omvang zijn geen gemeentelijke taak. Daar waar gronden via de landinrichting minnelijk kunnen worden verworven, kunnen deze zones worden aangelegd. De aanduiding op de visiekaart van de ontwerp- structuurvisie maakt de aanleg van deze zones niet onmogelijk. Er worden geen tegenstrijdige functies toebedeeld aan de gebieden waarin deze zones zouden kunnen komen. Dit geldt ook voor de kleine Nespolder en de Nespolder. Verwerving en realisering zijn een zaak van de Landinrichtingscommissie.
Uitplaatsing van het sportpark Ridderkerk naar de polder Bolnes-Zuid is in onze ogen geen goede optie, gelet op waar de leden van de betreffende verenigingen vandaan komen. Overigens kan een sportpark ook zeer wel goed worden ingepast in een parkachtige omgeving.
Ook wij streven nog altijd naar een groene verbinding tussen Reijerpark en Oosterpark door middel van een groene band ten noorden van de A 16. Zie ook de structuurvisiekaart. Daarbij moet gelijkertijd worden opgemerkt dat deze groene verbinding nooit helemaal een openbaar gebied zal kunnen worden gelet op de particuliere eigendommen in deze zone.

22. Stichting Het Huys ten Donck
De Stichting reageert op de ontwerp-structuurvisie door toezending van een voorlopig masterplan voor de toekomst van het Landgoed en door op een groot aantal punten gedetailleerd in te haken op wat de uitwerking van de structuurvisie ook voor de toekomst van het Landgoed kan betekenen. De inspraakreactie heeft daarom meer betrekking op uitwerkingsvraagstukken dan op de structuurvisie zelf. Verheugd is de Stichting wel met de bijzondere aandacht die het Landgoed in de Structuurvisie krijgt en de visie voor de grotere omgeving rond het Landgoed. Wel heeft men bezwaar tegen het woningbouwplan buitendijks, tegenover het Landgoed. Dit zou te massaal en te stedelijk zijn en niet passen bij het karakter van de omgeving van het Landgoed.

Reactie:
In de ontwerp-structuurvisie is terecht bijzondere aandacht geschonken aan het Landgoed. Het Landgoed met Buitenplaats maakt deel uit van het cultuurhistorisch erfgoed van de gemeente en dient als zodanig gekoesterd te worden. Mogelijk gewenste ontwikkelingen vanuit het masterplan teneinde het behoud van dit Landgoed ook voor de langere termijn zeker te stellen zullen worden getoetst aan de ambities van de structuurvisie en daar waar beide belangen elkaar kunnen versterken zullen initiatieven zeker op steun uit de gemeente kunnen rekenen. Voor wat betreft het plan voor woningbouw buitendijks merken wij op dat verschil van mening over wat wel en niet passend is in de directe omgeving altijd mogelijk blijft. Met de betreffende marktpartij is overeenstemming bereikt over het ontwikkelingsplan.
Het (voorontwerp-)bestemmingsplan is inmiddels in procedure. Het is in het kader van die procedure dat de Stichting haar zienswijzen naar voren kan brengen.

23. Stichting Oude Kern Rijsoord
De Stichting snijdt een aantal onderwerpen uitgebreid aan. Polder Nieuw Reijerwaard, Ecologische verbindingszones, voorzieningen niveau in de wijk en het verkeersluw maken van de Rijksstraatweg.
Voor wat betreft de polder Nieuw Reijerwaard en de ecologische verbindingszones wordt volstaan met een verwijzing naar de reacties die hierboven al zijn gegeven. Voor wat betreft het voorzieningenniveau wordt vooral gedoeld op het winkelaanbod en ondersteunende dienstverlening, zoals een postagentschap.

Reactie:
Zoals bekend ondersteunen wij initiatieven vanuit de wijk op dit terrein. Bedacht moet echter worden dat het hier gaat om commerciële activiteiten. Voor die activiteiten is altijd een bepaalde omvang en omzet nodig. Dat zal vooral door de markt bepaald worden. Wij blijven zeker initiatieven in die richting steunen maar realiseren ons ook dat de mogelijkheden voor de gemeente op dit gebied beperkt zijn.
In de reactie van de Stichting wordt een relatie gelegd tussen het downgraden van de Rotterdamseweg en de gevolgen hiervan voor de verkeerstoename op de Rijksstraatweg. Een dergelijk verband zien wij niet en is ook niet gebleken uit de doorrekeningen van het verkeersmodel.
De Rijksstraatweg zal altijd een interlokale functie blijven houden. In het verleden zijn al diverse –voor sommigen ingrijpende- maatregelen genomen om het aantal verkeers-bewegingen op de Rijksstraatweg te beïnvloeden. Te denken valt aan de afsluiting van de Noldijk/Gebroken Meeldijk, bussluis ter hoogte van de Verbindingsweg en het plaatsen van camera's. In feite heeft een downgrading van de Rijkstraatweg al jaren geleden plaats-gevonden. Een door de Stichting voorgestelde volledig nieuwe verbindingsweg parallel aan de spoorlijn tussen Barendrecht en Zwijndrecht ter vervanging van de Rijkstraatweg achten wij geen reële optie.

24. Omij Mauritsstraat b.v.
Omij bv heeft een plan voor de bouw van plm. 70 woningen als reactie ingediend op een locatie gelegen in de wijk Rijsoord en begrensd door A16, Geerlaan, Mauritsweg. Indieners van de inspraakreactie vragen om medewerking zodat op korte termijn dit plan kan worden gerealiseerd.

Reactie:
In de ontwerp-structuurvisie zijn voor dit gebied geen bebouwingsmogelijkheden gesuggereerd. Het betreft hier een overgangsgebied tussen de compactere bebouwing van de wijk Rijsoord (Mauritshoek) en de snelwegzone van de het kruispunt Ridderkerk –Zuid waar A 15 en A16 samenkomen. In de Notitie Woningbouwlocaties (2002) zijn alle toekomstige en gewenste woningbouwlocaties geïnventariseerd. Deze locatie is nooit in beeld geweest. Uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het ook niet gewenst ter plaatse woningbouw te realiseren. De ligging aan een druk kruispunt van snelwegen impliceert het creëren van een nieuwe saneringslocatie indien hier woningen gebouwd gaan worden. In heel de gemeente maakt men zich zorgen over geluidsoverlast van de rijkswegen en met honorering van deze inspraakreactie zou de gemeente meewerken aan een verhoging van het aantal woningen dat met geluidoverlast te maken krijgt.

25. Wijkoverleg Drievliet-Het Zand
Het wijkoverleg Drievliet-Het Zand besteedt in haar reactie veel aandacht aan de procesmatige kant en vooral aan de relatie met het participatieconvenant. Daarnaast vraag men aandacht voor de relatie tussen de WMO en de uitvoering van diverse projecten uit de structuurvisie. Dit laatste stelt zij ook aan de orde in relatie tot de economische situatie van dit moment. Voorts mist men de woonzorgzones en het project Sporthal Drievliet/ Het Zand.

Reactie:
Bij de vaststelling van de Startnotitie en het Plan van Aanpak is voor wat betreft de rol van de inwoners en de wijkoverleggen bewust gekozen voor een andere rol, dan in het participatieconvenant is opgenomen. Dit heeft vooral te maken met de complexiteit van de structuurvisie. Het wijkoverleg mag het hier natuurlijk mee oneens zijn, maar dit waren wel de spelregels die te voren zijn vastgesteld. De relatie met de kaders van de WMO zijn in de structuurvisie niet concreet gelegd. Dat hoort ook niet thuis op het schaalniveau van een

structuurvisie, maar veel eerder in de wijkontwikkelingsprogramma's. De woonzorgzone's en het project Sporthal Drievliet zijn al lopende projecten en horen dus niet in de structuurvisie thuis.
De opmerkingen betreffende de economische situatie in relatie tot de ambities in de structuurvisie leiden tot de volgende reactie.
Ook in een tijd dat het minder gaat getuigt het van bestuurlijke moed om een heldere toekomstvisie voor de gemeente te schetsen. Het zijn ook niet allemaal doelstellingen die op korte termijn gehaald moeten worden en natuurlijk zullen we bij diverse zaken moeite moeten doen om ze te verwezenlijken. Misschien moeten bepaalde ambities in tijd wel wat verder weg gezet worden. Het alleen kijken naar de huidige financiële situatie zou er toe leiden dat het denken over de toekomst van de gemeente op lange termijn stil zou staan.

26. Wijkoverleg Ridderkerk West
Het Wijkoverleg Ridderkerk West pleit voor opname in de Structuurvisie van de urgente wens tot overkapping van de A15 en A16. Slechts op deze wijze kan de overmatige hinder van geluid en fijnstof worden tegengegaan.

Reactie:
In de aangepaste tekst en tekeningen is een en ander inmiddels opgenomen. De gemeente Rotterdam heeft in het kader van het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Investeringen Ruimte en Transport bij de minister van Verkeer en Waterstaat aandacht gevraagd voor het concept Intelligente Snelwegen. De gemeente Ridderkerk zal in dit traject graag meeliften.