

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Aan de gemeenteraad

5 juni 2009
Gemeentestukken: 2009-251

Onderwerp: Vaststelling Structuurvisie 2020

1. Voorstel

Voorgesteld wordt de Structuurvisie Ridderkerk 2020 (maart 2009) vast te stellen met inbegrip van aangepaste teksten van de paragrafen Mobiliteit op Maat, Plan en Realisatie, Logboek communicatie en participatie evenals een wijziging in de structuurvisiekaart.

2. Aanleiding

De nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening verplicht gemeenten voor hun grondgebied een Structuurplan of Structuurvisie op te stellen als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen. In mei 2008 is besloten tot opstelling van een dergelijke structuurvisie op basis van een door u vastgestelde Startnotitie en volgens een proces zoals geformuleerd in het door Bureau BVR opgestelde Plan van Aanpak.

3. Aspecten

-Proces

Op basis van verkenningen zijn 8 uitdagingen geformuleerd, waarop de structuurvisie een samenhangend antwoord dient te geven. Op basis van een aantal geschetste scenario's zijn discussies gevoerd met alle geledingen uit de Ridderkerkse samenleving en met deskundigen. Dit heeft geleid tot de opstelling van het Profiel 2030, dat vervolgens de basis is geweest op te komen tot de structuurvisie 2020.

Het proces van communicatie, participatie en inspraak is vastgelegd in het Plan van Aanpak, dat de basis was voor de opdrachtverstrekking aan Bureau BVR. Wij constateren dat nog niet vaak in Ridderkerk een dergelijk breed instrumentarium voor communicatie, participatie en inspraak is ingezet. Een verantwoording van dit proces treft u aan in paragraaf 6. Dit proces liep tot het moment dat uw raad op 22 januari 2009 op basis van een aantal richtinggevende uitspraken de ontwerp-structuurvisie heeft vrijgegeven voor de inspraak. Met het uit uw raad geformeerde raadsteam zijn op 17 februari 2009 afspraken gemaakt hoe gezamenlijk – gedurende de periode tot vaststelling van de structuurvisie op 29 juni 2009- activiteiten zullen worden ondernomen om draagvlak voor de visie -zoals die op 22 januari aan de orde was geweest- te creëren. Zo is er een aparte “laagdrempelige” website gebouwd, een “structuurvisiekrant” gedrukt en verspreid en een onderzoek gehouden onder het burgerpanel. Daarnaast hebben wij inwoners opgeroepen ons uit te nodigen voor zgn. “huiskamergesprekken”. Helaas is hier geen gebruik van gemaakt. Tenslotte zijn wij de wijken ingetrokken om direct met inwoners het gesprek aan te gaan. Dit heeft geleid tot interessante gesprekken over de toekomst van Ridderkerk. Wat wij constateren is dat het strategische gehalte van een structuurvisie toch een moeilijk onderwerp is om over in gesprek te raken. Wat het intensieve communicatieproces zeker heeft opgeleverd is dat wij constateren dat het onderwerp structuurvisie breed bekend is onder de inwoners.

-Inhoud

Als basis voor de discussie rond de toekomst van Ridderkerk zijn 8 uitdagingen geformuleerd. Deze 8 uitdagingen worden in de structuurvisie zoals die nu ter vaststelling voorligt vertaald in beleidskeuzes binnen 4 thema's.

Deze thema's betreffen:

- De wijk centraal
- Ondernemende kern
- Mobiliteit op maat
- Verbindend Landschap.

Deze beleidskeuzes, die in de visie worden onderbouwd, treft u uitgewerkt aan op de blz. 68 en 69 van de ontwerp-structuurvisie.

Zowel uit het communicatie- en inspraaktraject als uit de bestuurlijke behandeling tot nu toe, blijken de ambities met betrekking tot de thema's De wijk centraal en Verbindend Landschap op voldoende draagvlak te kunnen rekenen. Extra aandacht wordt gevraagd voor het belang van specifieke zorg-woningen. Dit zal in de uitwerking worden meegenomen. Voor de thema's Ondernemende Kern en Mobiliteit op Maat ligt dit op onderdelen genuanceerder. Mede in relatie tot de inspraakreacties zal hierop hieronder nader worden ingegaan.

- Ondernemende Kern

Zoals te verwachten is er een groot aantal inspraakreacties binnen gekomen over de voorgenomen transformatie van een groot deel van de Polder Nieuw Reijerwaard van agrarisch gebied (glastuinbouw) naar Agro-logistieke bedrijvigheid. Het wijkoverleg Rijsoord, De Vereniging Nieuw Reijerwaard en Lto-Noord-Glaskracht zijn hiervan de belangrijkste exponenten. Het opnemen van deze transformatie in de ontwerp-structuurvisie is gebaseerd op eerdere besluitvorming door uw raad in oktober 2008 (amendement Herontwikkeling Nieuw Reijerwaard 2008-59). De bezwaren, die betrokkenen destijds uitten zijn nog altijd onverkort aanwezig. Inmiddels heeft de gemeenteraad van Rotterdam een krediet beschikbaar gesteld voor de verwerving van de aangeboden gronden en zijn de onderhandelingen met het Rijk en provincie in een afrondend stadium, zodat naar verwachting nog voor het zomerreces de bestuurlijke overeenkomst kan worden getekend. De ontsluitingsproblematiek rond de IJsselmondse Knoop is inmiddels via het bestuurlijk MIRT-overleg aangekaart bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Uw amendement 2008-59 laat niets aan duidelijkheid te wensen over en is daarom voor ons leidend in het verdere proces.

- Mobiliteit op maat

Na de vergadering van 22 januari 2009 leefde bij diverse raadsfracties nog de wens om een aantal zaken betreffende het mobiliteitsonderdeel nader te onderzoeken. In de commissievergadering van 10 februari 2009 is een nadere toelichting gegeven op de verschillende gehanteerde mobiliteitscijfers. Met de commissie is toen afgesproken dat er op verschillende onderdelen nog een verdiepingsstudie zou plaatsvinden.

- a. Uitwerking mobiliteitsvisie centrumgebied. (o.a. tram-/autoverbinding via Klaas Katerstraat; nadere studie inpassing tram in relatie tot veiligheid en autoverkeer), relatie St.Joristraat-oostelijke centrumontsluiting.
- b. Nadere studie naar mogelijke gevolgen downgrading Rotterdamseweg voor andere wegen (waterbedeffect).
- c. Effecten van nieuwe bedrijvigheid in Nieuw Reijerwaard op mogelijke ov-verbinding richting stedenbaanstation.

Met inschakeling van een aantal landelijk bekende deskundigen op de verschillende deelgebieden zijn deze studies verricht en gepresenteerd in een expertmeeting, die op 29 april jl. op uw verzoek

Gemeentestukken: 2009-251.

heeft plaatsgevonden. De presentatie, die op 29 april jl. heeft plaatsgevonden hebt u ontvangen. Dit heeft geleid tot aanpassingen in de tekst van de paragraaf Mobiliteit op Maat.

Ten aanzien van deze nadere onderzoeken merken wij nog het volgende op.

Ad a. Mobiliteitsstructuur centrum

Een volledige oostelijke ontsluiting van en tramtracé en autoverkeer blijkt niet mogelijk. Dit is een zodanige fysieke ingreep met zodanige consequenties dat dit in onze ogen geen reële optie is. Alleen al het gehele verwervingstraject van individuele bedrijven langs de Noordenweg is een bijkans onmogelijke opgave om binnen redelijke termijn een en ander te kunnen realiseren nog afgezien van het kostenaspect. In relatie tot al langer door u gewenste maatregelen met betrekking tot de functie van de St.Jorisstraat blijft een oostelijke centrumontsluiting via de Klaas Katerstraat voor alleen autoverkeer wel een mogelijkheid. Dit betekent echter wel een coupure in de Ringdijk. Ook hier is de fysieke ingreep fors, maar in onze ogen wel te overzien (zie presentatie van 29 april jl.). In een dergelijke optie zou de St.Jorisstraat geen functie meer voor het doorgaande autoverkeer hoeven te hebben. Een andere optie is om de oostelijke auto-ontsluiting van het centrum mee te nemen in eventuele herstructureringsplannen van Woonvisie voor dit gebied. In dat geval - maar dat speelt op langere termijn - zou een nieuwe centrumontsluiting direct kunnen worden aangesloten op de Rotterdamseweg ter hoogte van de Poesiatstraat. Dat impliceert wel dat de downgrading van de Rotterdamseweg op dat tracégedeelte haalbaar is en impliceert ook een 2^e aansluiting op de Rotterdamseweg ter hoogte van de Noordenweg. Het op korte termijn realiseren van een oostelijke centrumontsluiting (in relatie met functieverandering St.Jorisstraat en ontlasting Jan Luijkenstraat) is in onze ogen alleen mogelijk als een coupure door de Ringdijk ter hoogte van de Klaas Katerstraat aanvaardbaar wordt geacht.

Voor wat betreft het tracé van de tramplus leidt dit onderzoek tot de volgende conclusies:

1. De trampluslijn wordt doorgetrokken vanaf het centrum, mede op basis van de structuurvisie.
2. De uitwerking van het tracé ter hoogte van de Schoutstraat wordt mede afhankelijk gesteld van technische mogelijkheden en aspecten, zodat sloopgevolgen, verkeersveiligheid, inpasbaarheid en hoogwaardig openbaar vervoer zijn geborgd. Het Masterplan Tramplus is daarbij uitgangspunt.
3. Het in de structuurvisie genoemde tracé Schoutstraat en verder vraagt volgens ons om een extra toets op onder meer bovengenoemde punten. De verkeersveiligheid en inpasbaarheid zal – zoveel als redelijkerwijs mogelijk is- worden gewaarborgd door het hanteren van objectieve criteria, zoals vastgelegd in de Wegenverkeerswet, CROW en Duurzaam Veilig. Dit wordt mede beoordeeld door meerdere onafhankelijke instanties, waartoe in ieder geval Bureau VIA, de politie, de ANWB en het ROV-Zuid-Holland behoren.
4. Wij blijven hard werken aan het versterken/vergroten van het maatschappelijk draagvlak voor de aanleg van de tramplus. De inwoners worden hierbij nadrukkelijk betrokken o.a. via het wijkoverleg en de beleidsplatforms.

Voorts verwijzen wij u naar de nieuwe tekst van de Mobiliteitsparagraaf.

Zoals u bekend is zijn tegen deze doortrekking nogal wat inspraakreacties ingekomen. Deels hebben reacties betrekking op de aanleg van de Tramplus op zich en deels richten ze zich tegen het gekozen tracé. De reacties worden grotendeels onderbouwd met argumenten die al bekend waren uit eerdere discussies over de aanleg van de Tramplus. De reactie van de Federatie Ridderkerk "een Paleis van een Winkelhart" vraagt om een afzonderlijke, gelet ook op de integraliteit van de reactie, behandeling. Onze reactie hierop is opgenomen in de bijgevoegde Notitie Inspraakreacties.

Ad.b Mogelijke gevolgen downgrading Rotterdamseweg voor andere wegen

Uit de nadere studie- met het laatste nieuwe verkeersmodel waarin ook de spitsuren zijn meegenomen- blijkt dat een forse downgrading van de Rotterdamseweg, zoals in het ontwerp werd voorgesteld en gevisualiseerd risico's met zich brengt voor zgn. "waterbedeffecten" op andere wegen, vooral de Vlietlaan. Voorgesteld wordt daarom hiermee behoedzamer om te gaan en niet al te ingrijpende –onomkeerbare- ingrepen uit te voeren. Zie hiervoor ook de nieuwe tekst van de paragraaf Mobiliteit op Maat.

Ad c. OV-structuur richting Barendrecht

Zoals u uit de nieuwe tekst kunt lezen levert de herontwikkeling van de polder Nieuw Reijerwaard niet zoveel extra OV-gebruikers op dat een railverbinding vanuit Ridderkerk richting Stedenbaanstation in Barendrecht haalbaar is. Een hoogwaardige busverbinding behoort wel tot de mogelijkheden.

Notitie Inspraakreacties

Voor zover inspraakreacties zijn ingediend op specifieke onderdelen zijn die kort samengevat weergegeven in deze separaat bijgevoegde notitie en voorzien van commentaar. Op 1 reactie na leidt dit niet tot aanpassing van het structuurvisiedocument. Het betreft hier een aanpassing van de structuurvisiekaart ter plaatse van Cornelisland. Op de huidige kaart is de begrenzing daarvan niet correct weergegeven. Deze is op de nieuwe kaart gecorrigeerd.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp d.d. 30 maart 2009.

Zoals hiervoor aangegeven is de paragraaf Mobiliteit op Maat aangepast. Dit geldt ook voor de paragraaf Plan, proces en realisatie. Hierin was een afzonderlijk deel opgenomen waarin het participatietraject was verantwoord. Er is thans voor gekozen dit in een afzonderlijke paragraaf op te nemen. Alle activiteiten hiermee verbandhoudende zijn hierin tot en met heden verwerkt. Deze nieuwe paragrafen treft u eveneens bijgaand aan.

4.Aanpak/Uitvoering

Wij verwijzen u hiervoor naar paragraaf 4 van het ontwerp, Plan en realisatie.

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris, de burgemeester,