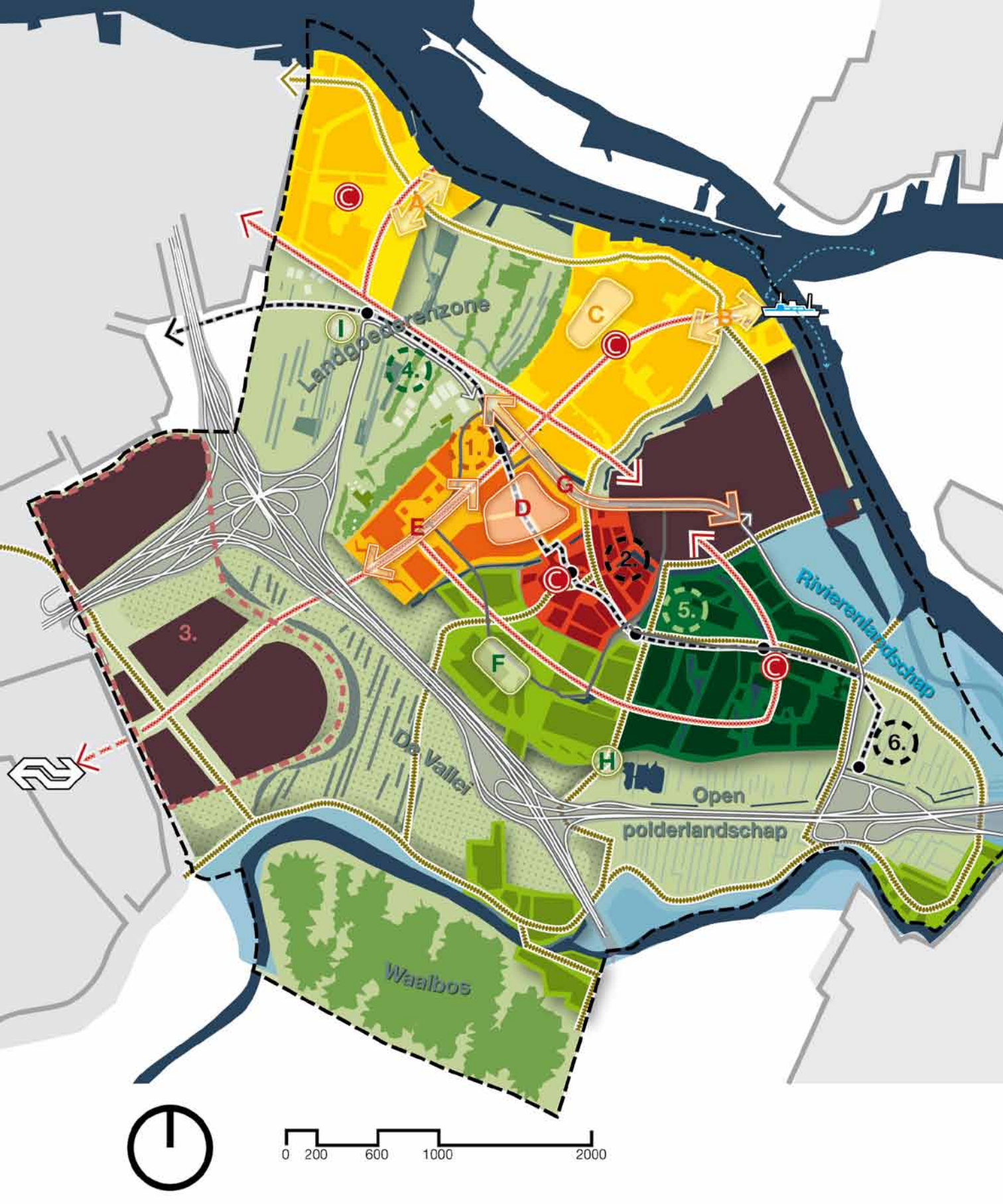
IV

.8 uitdagingen voor ridderkerk
.profiel 2030
.visie 2020
.plan en realisatie
.wijkpaspoorten
.logboek communicatie en participatie


Landgoederenzone
Rivierenlandschap
De Vallei
Open
polderlandschap
Waalbos
A
B
C
D
E
F
G
H
I
1.
2.
3.
4.
5.
6.
0 200 600 1000 2000

STRUCTUURVISIEKAART

- Centrum
- Snelweg
- Doorstroomroute
- Hoofdverkeerstructuur
- Fast Ferry
- TramPlus
- Fiets highways
- Recreatieve fietsroute

Uitvoeringsprojecten

1. Sportpark
2. Donkersloot-West
3. Nieuw Reijerwaard
4. Sportpark fase II
5. Nieuwbouw 't Zand
6. TramPlus

Ontwikkelingsprojecten

A Bolnes aan De Noord
B Slikkerveer: rivierfront de Schans
C Herstructurering Slikkerveer
D Herstructurering Ridderkerk-West
E Weefzone Ridderkerk-West
F Herstructurering Ridderkerk-Zuid
G Afwaardering Rotterdamseweg
H Cultuurhistorische en recreatieve fietspaden
I Bolnes-Zuid

De plankaart bevat de beleidskeuzes uit deze structuurvisie. Daarnaast is een aantal projecten benoemd. In dit hoofdstuk worden de beleidskeuzes en projecten toegelicht. Tevens wordt ingegaan op het proces en een aantal realisatieaspecten.

De wijk centraal

Rijsoord en Oostendam blijven kleine aantrekkelijke (woon)dorpen in het landschap. De Waal en het omliggende landschap zijn de visitekaartjes van de dorpen. Om de rust en het karakter van deze parels te behouden is goed beheer noodzakelijk.

Paspoort p.80

Bolnes heeft een dorps karakter, maar de aanwezigheid van Rotterdam is voelbaar. In de toekomst is Bolnes een echt dorp waar de binding met de Donkse Velden en De Noord voelbaar is. Het groen is het verbindend element in de wijk en de basis voor collectiviteit. De komst van de TramPlus in Zuid, een betere verweving met het landschap en een versterkt Waterfront hebben een positieve invloed op de woonomgeving.

Paspoort p.82

Slikkerveer is een aantrekkelijk dorp aan de Ringdijk, in de luwte van de dynamiek. Het heeft een dorps karakter, met een harmonieuze en gezellige sfeer. Er is een divers woningaanbod. De centrale ontmoetingsplek in de kern en combinaties tussen wonen en werken aan de rand maken het geheel compleet.

Paspoort p.84

Drievliet en 't Zand vormen samen één rustige en kindvriendelijke woonwijk. Er is een ruim aanbod aan eengezinswoningen, door goed beheer blijft de wijk aantrekkelijk. Voorzieningen liggen op korte afstand en de wijk is goed ontsloten met de TramPlus, langzaam verkeerroutes en de auto. Clustergewijs wordt hier gewerkt aan de vernieuwing en het vitaal houden van de wijken. Dit is een geleidelijk proces, grote ingrepen zijn niet nodig.

Paspoort p.86

Ridderkerk-West krijgt een metamorfose. Hoogwaardige moderne woonvormen in een compacte collectieve setting bieden een ruim aanbod voor starters, senioren en doorstromers. De wijk heeft een dynamisch karakter en ligt gunstig ten opzichte van openbaar vervoer en recreatie. De herontwikkeling van het sportpark en de komst van de TramPlus zijn de aanjager voor de transformatie. Goed bereikbaar wonen, nabij het onderwijs, de landgoederenzone (sport) en de centrumvoorzieningen wordt hier de basiskwaliteit.

Paspoort p.88

Ridderkerk-Zuid ontwikkelt zich geleidelijke tot een rustige en ontspannen woonwijk. De groene kwaliteiten aan de zuidzijde worden verder de wijk ingetrokken, tezamen met extensivering van het woonmilieu. De nadruk ligt op grondgebonden nieuwbouw. Zuid leunt sterk op de voorzieningen van het centrum.

Paspoort p.90

Ridderkerk-Centrum is het middelpunt van Ridderkerk. De meeste winkelvoorzieningen en het culturele aanbod zijn hier geclusterd en hebben betekenis voor heel Ridderkerk. Het centrum is goed ontsloten met de TramPlus. Het woningaanbod bestaat voornamelijk uit hoogwaardige appartementen voor meerdere doelgroepen.

Paspoort p.92

Ondernemende kern

Donkersloot:

> Ten westen van de Donkerslootweg: geleidelijke transformatie naar centrumgebied (wonen, werken en voorzieningen).

> Middendeel: continueren en verbeteren reguliere bedrijvigheid.

> Ten oosten van de Industrieweg: ook ruimte voor watergebonden bedrijvigheid (nautisch; overslag).

Ridderster en omgeving:

> Nieuw Reijerwaard en Cornelisland: ontwikkelen conform de bestaande plannen. Hier is ruimte voor het agro-logistieke complex (Nieuw Reijerwaard) en voor lokale bedrijvigheid (Cornelisland).

> Bolnes-Zuid geen (regionaal) bedrijventerrein, maar een groene invulling met kansen voor een bebouwd programma.

Mobiliteit op maat

> Verbetering fietsinfrastructuur: historische linten (radialen) en via 'fiets-*highways*' (tangenten) tussen de wijken.

> Voorsorteren op gedeeltelijke afwaardering van de Rotterdamseweg als lokale weg.

> Doortrekking TramPlus via het centrum tot Drievliet-'t Zand en de P+R Oudelande. Hierbij is de verkeersveiligheid een absolute voorwaarde. Als blijkt dat een ondergrondse oplossing haalbaar is, verdient dit de voorkeur.

Verbindend landschap

> Het Metropolitane park (Deltapark) betekenis geven en realiseren. Het gebied loopt aan De Noord tot de oude Maas en verbindt nationale groengebieden. Het Deltapark krijgt een grotere recreatieve en landschappelijke betekenis. Aan de randen worden sterke randen ontwikkeld.

> In de Landgoederenzone kunnen functies worden ondergebracht die passen in het landschap (bijvoorbeeld sport, waterberging of recreatie). In dit gebied moet terughoudend worden omgegaan met nieuwe bebouwing (bijvoorbeeld in de Donckse velden).

> Het Open polderlandschap moet open blijven, er is ruimte voor de bestaande (landbouw) of voor nieuwe economische dragers.

> De Vallei, het landschap rond de snelwegen, krijgt een parkachtige setting. Het biedt potenties voor de waterberging.

> Het Rivierenlandschap (Crezeepolder) wordt verder ontwikkeld tot natuurlijk landschap.

> Het Waalbos wordt ontwikkeld tot aantrekkelijk bosgebied.

> Grote terughoudendheid ten aanzien van nieuwe doorsnijdingen van landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten.

> Transformatie van de Waterfronten (Rivierenlandschap) tot aantrekkelijke landschappelijke cultuurhistorische zone met ruimte voor wonen, werken en horeca.

> In het Open polderlandschap, De Vallei en de Landgoederenzone de benodigde regionale wateropvang realiseren.

> De groengebieden aan de randen van de wijken verbinden met de wijken, de oude dijken en open landschap. De cultuurhistorische dijken openbaar en toegankelijk maken.

De projecten

De projecten zijn onderverdeeld in uitvoerings-, ontwikkelings- en verkenningsprojecten. Deze indeling geeft aan hoe concreet het project is. Bij uitvoeringsprojecten is duidelijk wanneer het project kan starten. De ambities, de beleidskaders en het gewenste resultaat zijn vrij concreet in beeld. De hoogte van de kosten c.q. opbrengsten staat echter niet geheel vast. De ontwikkelingsprojecten zijn minder concreet. De ambities zijn bekend, maar kunnen nog niet vertaald worden naar een plangebied, een tijdsbestek of een programma. Deze projecten worden de komende jaren uitgewerkt. De verkenningsprojecten verkeren in een 'beleidsfase'. De beleidsintenties zijn duidelijk, maar kunnen nog niet vertaald worden naar ruimtelijke gebieden of interventies. Ze vragen nog om gedegen onderzoek. In het onderstaande zijn de projecten toegelicht. De informatie is richtinggevend. De projecten hebben nog geen uitgewerkte projectfinanciering, bij een aantal projecten zijn wel indicaties van de wijze van financiering opgenomen. Niet alle informatie is bekend, nader onderzoek is nog vereist.

Uitvoeringsprojecten

Project 1 'Sportpark' bevat de herontwikkeling van dit gebied tot een centrumgebied voor Ridderkerk-West. De eventuele opbrengsten van deze herontwikkeling worden in de kwaliteit van het plangebied en / of in de aanleg van het nieuwe sportpark gestoken.

Project 2: 'Donkersloot-West' (omgeving Noordenweg en Havenstraat) wordt getransformeerd tot een gemengd gebied met ruimte voor wonen, werken en centrumvoorzieningen. De herstructurering van dit gebied zal waarschijnlijk niet budgettair neutraal kunnen verlopen en wordt gezien als een 'bovenwijks belang'.

Plankaartaanduiding	Project	Inhoud	Betrokken partijen	Fasering	Financiële haalbaarheid
1	Sportpark	Herontwikkeling naar wonen, werken leren en TramPlus	Gemeente	2010-2015	positief/neutraal
2	Donkersloot-West	Herontwikkeling wonen en werken	Gemeente, projectontwikkelaar, ondernemers	2010-2020	neutraal / negatief
3	Nieuw Reijerwaard	Ontwikkeling hoogwaardig bedrijventerrein	Gemeente, Stadsregio, Barendrecht, Rotterdam, Rijk/Provincie	2010-2020	positief/neutraal
4	Sportpark fase II	Ontwikkeling nieuw sportpark	Gemeente	2010-2015	neutraal/negatief
5	't Zand	Ontwikkeling wonen	Gemeente, projectontwikkelaar, woningcorporatie	2010-2020	Positief
6	TramPlus	Ontwikkeling OV	Stadsregio	2010-2015	geen gemeentelijke bijdrage

Project 3: 'Nieuw Reijerwaard' biedt ruimte voor het Agro-logistieke complex. De ontwikkeling gaat samen met een goede landschappelijke en duurzame inpassing van het gebied. Tevens dient de hoofdwegenstructuur aangepast te worden. Dit gebied kent een eigen gebiedsontwikkeling waarin de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht, Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam participeren. De rijksoverheid draagt financieel bij aan deze ontwikkeling.

Project 4: 'Sportpark fase II' Ten westen van het bestaande sportpark is ruimte voor nieuwe sportvoorzieningen. Dit gebied gaat het bestaande sportpark vervangen (zie project 1). Dit sportpark gaat onderdeel uitmaken van de toekomstige Landgoederenzone en wordt gezien als bovenwijkse voorziening.

Project 5: 'Nieuwbouw 't Zand' is één van de weinige ontwikkellocaties van Ridderkerk. Eventuele opbrengsten worden in de kwaliteit van het plangebied, in de omliggende natuur- en recreatiegebieden of in fietsroutes van Drievliet-'t Zand gestoken.

Project 6: De 'TramPlus' is een belangrijk project voor de bereikbaarheid van Ridderkerk. De TramPlus wordt gerealiseerd en gefinancierd door de Stadsregio.

Ontwikkelingsprojecten

Project A: 'Bolnes aan De Noord' draagt bij aan de identiteit van Bolnes. Het Waterfront wordt herontwikkeld met een mix van wonen, werken en recreatie. De precieze invulling en de fasering staan nog niet vast. Verdieneffecten kunnen worden gestoken in bijvoorbeeld de kwaliteit en het behoud van de aangrenzende landgoederenzone en de cultuurhistorische fietspaden.

Project B: 'Slikkerveer: rivierfront de Schans' wordt verder ontwikkeld tot recreatieve entree. Er is een mix van wonen, werken, recreatie en voorzieningen mogelijk. Het programma, de fasering en de financiële consequenties zijn nog niet bekend. Eventuele opbrengsten kunnen worden gestoken in de kwaliteit van de locatie en in die van de omliggende groengebieden en recreatieve routes.

Project C: 'Herstructurering Slikkerveer'. Voor een aantal woongebieden is herstructurering wenselijk, dit zijn voornamelijk gebieden met veel jaren '50 portiekwoningen en kwalitatief beperkte openbare ruimtes. Deze locaties van projecten C t/m F zijn indicatief aangegeven.
Buiten deze zones liggen eveneens opgaven voor de herstructurering van woonblokken, meestal gebieden van een beperktere omvang.

Project D: 'Herstructurering Ridderkerk-West' bestaat uit meerdere gebieden in Ridderkerk-West. Hoogwaardige woonvormen in een compacte collectieve setting ontstaan op locaties waar voorheen oudere onaantrekkelijke portiekwoningen stonden.

Project E: 'Weefzone Ridderkerk-West'. Deze weefzone ligt rondom de Populierenlaan en biedt een goed perspectief om de Woonzorgzone te koppelen aan onderwijs, werk en sportvelden.

Project F: 'Herstructurering Ridderkerk-Zuid' bestaat uit de herstructurering van meerdere gebieden in Ridderkerk-Zuid. Verschillende locaties worden getransformeerd in ruime, rustige woongebieden. Het groen krijgt extra prioriteit.

Project G: 'Gedeeltelijke afwaardering van de Rotterdamseweg' als lokale weg. Dit project kan worden gezien als een bovenwijks belang. De Rotterdamseweg is in eigendom van het waterschap.

Project H: 'Cultuurhistorische en recreatieve fietspaden' De aanleg van de routes kan gekoppeld worden aan andere uitvoeringsprojecten of de ontwikkeling van het Deltalpark.

Project I: 'Bolnes-Zuid' Het programma is nog niet bekend. Het gebied maakt onderdeel uit van de Landgoederenzone. Opbrengsten dienen te worden ingezet in de kwaliteit van het omliggende groengebied en in de recreatieve routes.

Verkenningsprojecten

Project I: 'Het Deltapark' is een van de Metropolitane parken zoals deze door de rijksoverheid zijn gedefinieerd. De gemeente Ridderkerk wil graag samen met de andere overheden concreet vorm gaan geven aan de uitwerking van dit park. (Delen van) de Landgoederenzone, het Rivierenlandschap, het Waalbos, het Open Polderlandschap en De Vallei maken onderdeel uit van het Deltapark.

Project II: 'Inpassing snelwegen' ter vermindering van de overlast. De snelwegen worden goed ingepast in het landschap. Aan de noordzijde wordt een kunstmatige wal gecreëerd, waardoor de bewoners van Ridderkerk minder geluidsoverlast ervaren en luchtkwaliteit verbeterd. De 'oversteekbaarheid' van de snelwegen wordt verbeterd door 'groene' overgangen. Dit project kan onderdeel worden van het Deltapark. Een overkluizing van (een deel van) de A16 staat voor Ridderkerk hoog op de agenda.

Project III: 'Waterproblematiek' bestaat uit een kwalitatief en kwantitatief aspect. Bij de aanpassingen ten aanzien van de waterkwaliteit en gebruiksmogelijkheden wordt aangesloten op het Waterplan 2 van Ridderkerk. De waterbergingsopgave kan worden gerealiseerd in de Landgoederenzone, het open polderlandschap of De Vallei.

Project IV: 'Herontwikkeling wijken' behelst meerdere delen van Ridderkerk. Ridderkerk gaat de plannen voor de herontwikkelingen samen met haar partners (waaronder Woonvisie) en de bewoners uitwerken.

Project V: 'Fiets-*highways*' vormt de tangenten tussen de wijken en andere plaatsen. De realisatie van de fiets-*highways* kan eventueel worden gekoppeld aan andere projecten van Ridderkerk. De fiets-*highways* kunnenworden gezien als bovenwijkse voorziening.

Uitvoering

Deze structuurvisie schetst de hoofdlijnen voor de periode tot 2020. De plannen zijn ambitieus. Ridderkerk stopt met grootschalige woonuitbreidingen en gaat fors investeren in de kwaliteit van de bestaande woonomgeving en in de kwaliteit van het landschap. Dit alles vraagt forse investeringen. Uitbreidingen in het landschap leveren doorgaans geld op, de herstructurering van de wijken en het landschap kosten juist veel geld. Daarnaast wil Ridderkerk een kwaliteitsslag maken in de infrastructuur voor de fiets, het openbaar vervoer verbeteren en de overlast van het autoverkeer verminderen. Ridderkerk kan dit niet alleen, hiervoor heeft ze haar partners hard nodig. In voorgaande paragraaf is beschreven wie, voor welk project, haar partners kunnen zijn. De financiering en realisatie van veel 'Ridderkerkse' projecten bestaat uit een cofinanciering en corealisatie. Dit neemt niet weg dat de gemeente met de Wro en de koppeling aan de grondexploitatiewet extra mogelijkheden heeft om tot (bovenplans) kostenverhaal of kostenverevening tussen plannen te komen.

De mogelijkheden voor het verhalen van bovenplanse kosten

In de Wro is een afdeling over grondexploitatie opgenomen (afdeling 6.4). Hierin wordt de mogelijkheid geboden om bovenplanse kosten te verhalen (artikelen 6.13 lid 7 en 6.24lid 1a). Artikel 6.13 lid 7 gaat over het exploitatieplan, waar de exploitatieopzet deel van uit maakt. Deze exploitatieopzet bepaalt de kostenverhaalbijdrage die dwingend wordt opgelegd aan particulieren die een bouwplan realiseren en daarvoor een bouwvergunning aanvragen. Artikel 6.24 lid 1 van de Wro ziet toe op de situatie dat gemeenten, in onderhandelingen, financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bedingen, mits dit gebeurt op basis van een vastgestelde structuurvisie. Het doel hiervan is dat ook vanuit het privaatrechtelijke spoor financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen bedongen kunnen worden. De vereiste is dat er een basis is gelegd in de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie.

Artikel 6.13 lid 7:
Bovenplanse kosten kunnen voor meerdere locaties of gedeeltes daarvan in de explotatieopzet worden opgenomen in de vorm van een fondsbijdrage, indien er voor deze locaties of gedeeltes daarvan een structuurvisie is vastgesteld welke aanwijzingen geeft over de bestedingen die ten laste van het fonds kunnen komen.

Artikel 6.24 lid 1a:
Bij het aangaan van een overeenkomst over grondexploitatie kunnen burgemeester en wethouders in de overeenkomst bepalingen opnemen inzake: financiële bijdragen aan de grondexploitatie alsmede op basis van een vastgestelde structuurvisie, aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Basis voor het verhalen van bovenplanse kosten

In de Wro is de mogelijkheid gecreëerd om de zogenaamde overschotprojecten te laten bijdragen aan zogenaamde verliesprojecten. Dit zijn (her-) ontwikkelingsprojecten waarop een onrendabele top wordt verwacht. Dit principe wordt ook bovenplanse verevening genoemd. Om deze bovenplanse verevening toe te kunnen passen is het gewenst om de verliesprojecten te benoemen en de samenhang met de overschotprojecten in beeld te brengen.

In deze uitvoeringsparagraaf is globaal aangegeven welke bovenplanse voorzieningen de gemeente tot 2020 wenst te realiseren. De gemeente heeft weinig 'verdienlocaties'

binnen haar gemeentegrenzen (overschotprojecten met een te verwachtte positieve grondexploitatie. Dit type projecten vertoont een verwacht overschot en kan bijdragen aan de kosten van bovenplanse oorzieningen. De gemeente Ridderkerk wil de overschotprojecten laten bijdragen aan de zogenaamde verliesprojecten. Zodra de verschillende projecten en deelgebieden daadwerkelijk in exploitatie worden genomen, zal concreter worden ingegaan op deze mogelijkheden van verevening en kostenverhaal.

Fonds Bovenplanse voorzieningen

Aangezien Ridderkerk weinig verdienlocaties heeft, zijn de mogelijkheden voor verevening beperkt. Toch is het raadzaam om een fonds “Bovenplanse voorzieningen” op te zetten. Dit fonds is bedoeld voor investeringen die bijdragen aan het algemene nut, die niet direct en onlosmakelijk aan een bepaald exploitatiegebied zijn verbonden. Daarbij is het in bepaalde gevallen noodzakelijk om investeringen buiten een exploitatiegebied te doen, zodat een project kan worden gerealiseerd. Een voorbeeld hiervan is infrastructuur ten behoeve van een bedrijventerrein of nieuwbouwwijk. Dit soort voorzieningen worden bovenplanse voorzieningen genoemd en kunnen via verevening worden bekostigd. De mate waarin bovenplanse voorzieningen kunnen worden gedekt uit de grondexploitatie is afhankelijk van een drietal criteria:

1. Het profijtbeginsel
2. De toerekenbaarheid
3. Proportionaliteit

Een groot deel van de genoemde uitvoerings-, ontwikkelings- en verkenningsprojecten kan worden gezien als bovenplanse voorziening. Als basisprincipe wordt gehanteerd dat ontwikkeling van een locatie baten moet leveren voor de directe omgeving en aangrenzende groengebieden. Indien er verdieneffecten optreden bij de herontwikkeling van de wijken van Ridderkerk en op bedrijventerreinen wordt allereerst de directe omgeving van meer kwaliteit voorzien. Vervolgens wordt een bijdrage geleverd aan het fonds bovenplanse voorzieningen. De investeringsprojecten zijn nu nog niet concreet benoemd. Deze worden benoemd bij de instelling van het fonds. Alle optionele projecten zijn echter al wel globaal beschreven in deze structuurvisie.