Communicatie, participatie en inspraak

De structuurvisie is in twee fasen tot stand gekomen. Allereerst is de Visie 2020 opgesteld, deze kan worden gezien als de voorloper van de structuurvisie. Het College van B&W heeft op 11 november 2008 een een aantal belangrijke beleidsbeslissingen vastgesteld. De Visie 2020 is op 11 december 2008 gepresenteerd aan de bevolking van Ridderkerk. De Gemeenteraad heeft op 16 december 2008 gedebatteerd over de Visie 2020. Vervolgens is de vaststellingsprocedure gestart en is de Visie 2020 uitgewerkt tot de structuurvisie van Ridderkerk. In dit kader zijn onder andere een uitvoeringsparagraaf en enkele inhoudelijke verdiepingen over mobiliteit en duurzaamheid toegevoegd. De structuurvisie heeft vanaf 27 maart 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Op 29 juni 2009 is de structuurvisie definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Ridderkerk.

Deze structuurvisie is tot stand gekomen na intensief overleg met allerlei personen en groeperingen binnen en buiten Ridderkerk. Daarnaast is veelvuldig gesproken met de gemeentelijke bestuurders, zowel met de collegeleden als met de raadsleden. Er is een speciaal Raadsteam opgericht. Hierin zaten vertegenwoordigers van alle fracties uit de raad. Via interviews, bijeenkomsten en bewonersavonden is gediscussieerd met het maatschappelijke middenveld en bewoners. Tenslotte hebben deskundigen ‘van buiten’ hun bijdrage geleverd via expertmeetings en sectorale onderzoeken.

Daarnaast is gericht onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van de TramPlus en naar de leefstijlen en woonmilieus in Ridderkerk (Verkeersveiligheid TramPlus, VIA, november 2008 en Woonvisie November 2008, The SmartAgent Company). Verder zijn de verkeersvoorstellen doorgerekend met het regionale verkeersmodel (Bureau Goudappel Coffeng). In het volgende deel is een overzicht van alle activiteiten tot aan de inspraak opgenomen.

Tot slot zijn de experts en het maatschappelijk middenveld, die in de eerste fase hebben geparticipeerd, wederom om hun mening gevraagd, evenals het bestaande Ridderkerkse burgerpanel. TNS NIPO heeft het onderzoek naar de mening van het burgerpanel over de structuurvisie verzorgd. In de lokale krant ‘De Combinatie’ zijn bewoners wederom geattendeerd op de inhoud van de structuurvisie. Daarnaast is er een speciale website voor de structuurvisie ontwikkeld (www.toekomstridderkerk.nl). Via deze site konden bewoners de structuurvisie inzien, konden ze vragen stellen en werd de mogelijkheid geboden tot formele inspraak. Het College van B&W heeft samen met raadsleden, de bewoners van Ridderkerk actief benaderd. Via diverse kanalen zijn de bewoners geïnformeerd over de structuurvisie en is hun mening gevraagd.

Proces

College van B&W

Het college van B&W heeft meerdere malen gediscussieerd over de tussenresultaten. Het college heeft 11 november 2008 een aantal concrete beleidsbeslissingen genomen, zoals deze zijn beschreven in de tussennotitie 'Naar een visie 2020 Ridderkerk'. In december 2008 heeft het college de Visie 2020 besproken. Op 26 mei 2009 heeft het college de definitieve structuurvisie goedgekeurd.

Raadsteam

Het raadsteam heeft vier maal gediscussieerd over de tussenresultaten en de visie 2020. De bijeenkomsten met het raadsteam hadden een 'meedenkend' karakter. Deze bijeenkomsten hebben waardevolle input opgeleverd in het planvormingsproces. Het raadsteam bestond uit:

> De heer M. Japenga (ChristenUnie)
> De heer P. Boertje (WD)
> De heer J.C. van Andel (CDA)
> De heer P.W.J. Meij (CDA)
> Mevrouw A.P.S. Ripmeester (PvdA)
> De heer H.C.M. van Houcke (D66/GroenLinks)
> De heer B. Neuschwander (LR)
> De heer V.A. Smit (SGP)

Gemeenteraad

Tijdens vier bijeenkomsten heeft de voltallige gemeenteraad meegedacht over de ontwikkeling van de Visie 2020.
Op 16 december 2008 heeft de voltallige gemeenteraad over de inhoud van de Visie 2020 gedebatteerd,14 januari 2009 is de Visie 2020 besproken in de Commissie Samen wonen en op 22 januari 2009 is de Visie 2020 vrijgegeven voor inspraak. In deze bijeenkomst is een aantal onderzoeksvragen geformuleerd, die betrekking hadden op vooral mobiliteit en duurzaamheidsaspecten. De resultaten van het extra onderzoek naar mobiliteit duurzaamheid zijn verwerkt in de structuurvisie.
Op 17 juni 2009 is de definitieve structuurvsie bij de Raadscommissie besproken en op 29 juni heeft de gemeenteraad de definitieve structuurvisie van Ridderkerk vastgesteld.

Bewoners

In de eerste fase is tijdens twee avonden gediscussieerd over de toekomst van Ridderkerk. De input van deze avonden is verwerkt in de structuurvisie. Tevens is een fotowedstrijd georganiseerd met als opgave 'fotografeer uw plekje van Ridderkerk?'. Een aantal beelden zijn opgenomen in deze rapportage.
Op 12 maart is 4 pagina's in de lokale krant 'De Combinatie' gewijd aan de structuurvisie. Bewoners werden op de hoogte gebracht van de inhoud van de visie en van de formele inspraakmogelijkheid en aankomende website. Op 3 april werd de speciale website voor de structuurvisie gelanceerd (www.toekomstridderkerk.nl).

Wijkoverleg

Afgevaardigden van de bestaande wijkoverleggen hebben tijdens de eerste fase tweemaal meegedacht in het proces. In deze overleggen stond met name de toekomst van de wijken centraal. De eerste wijkteambijeenkomst richtte zich op de uitdagingen en opgaven voor Ridderkerk. Men onderschreef het belang van voldoende werkgelegenheid, levensloopbestendige wijken en goede langzaam verkeersverbindingen. De tweede bijeenkomst (gecombineerd met de deskundigensessies) vond plaats in december 2008, waar de koers in grote lijnen onderschreven werd. Er werd nadrukkelijk aandacht gevraagd voor versterking van groene verbindingen tussen Ridderkerk en het buitengebied. In de tweede fase hebben de wijkportefeuillehouders de structuurvisie tijdens de wijkoverleggen besproken. De wijkoverleggen konden voor 30 april 2009 een advies aan de gemeente uitbrengen.

Deskundigensessies/belangenorganisaties

De eerste deskundigensessie vond plaats in Het Huis ten Donck. Er was een zeer goede opkomst. De betrokkenheid met Ridderkerk is groot. Men was het eens over het belang van een gezonde bevolkingsopbouw. De deskundigen waren positief over de potentiële meerwaarde van het onderwijs voor de bedrijvigheid in Ridderkerk en omgekeerd. Daarnaast was men het eens over het belang van goed openbaar vervoer in alle richtingen en de doortrekking van de TramPlus.

Expertmeeting over scenario's en het profiel 2030

Vroeg in het proces is met een aantal 'landelijk' deskundigen gesproken over de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen, de wijken en voorzieningen. In deze sessie is met name het belang van de wijk benadrukt. Vanuit alle sectoren kwam het pleidooi om de wijk centraal te stellen en de voorzieningenstructuur hier op af te stemmen. Daarnaast is hier de basis gelegd voor het economische profiel: versterking van de bestaande, lokale werkgelegenheid. Aanwezig waren:

> Ronald van Velzen (City Works. 's-Gravenhage), detailhandelsspecialist
> Peter Beerlage (Ecorys, Rotterdam), Economie en bedrijvigheid
> Tobias Woldendorf en Paul van Soomeren (DSP-groep, Amsterdam), Wonen en sociale voorzieningen
> Maarten den Boef, Ria Dekker en Ron Boom (gemeente Ridderkerk)
> Ad de Bont en Judith van Hees (BVR-team).

Expertmeeting mobiliteit

In oktober 2008 is de eerste expertmeeting mobiliteit gehouden. Bureau Goudappel Coffeng heeft verkeersberekeningen uitgevoerd waaruit bleek dat een doorgetrokken TramPlus naar Drievliet-'t Zand (via het centrum) en op termijn richting Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht perspectiefrijk is. De afwaardering van de Rotterdamseweg is een zinvolle ingreep. Aanwezig waren:

> Ron Boom en Henk van de Berge (gemeente Ridderkerk)
> Robert van Leusden (Goudappel Coffeng) Verkeersberekeningen
> Arjan van Oranje, Johan Vermeeren en Jan van der Driessen (projectteam Ridderkerklijn, Stadsregio Rotterdam)
> Judith van Hees en Christiaan Kwantes (BVR-team).

Een tweede expertmeeting mobiliteit is tezamen met de gemeenteraad op 28 april 2009 gehouden. De experts hebben aangegeven dat een verkeersveilige uitwerking van de traminpassing in het centrum goed mogelijk is. Een tramroute door het centrum is logisch, de komst geeft een extra impuls aan het centrum: een onderscheidende kwaliteit ten opzichte van de omliggende centra. Ook is aangegeven dat de afwaardering van de Rotterdamseweg kan leiden tot een aantrekkelijke stadsboulevard, met lagere snelheden en meer ontsluitingen. De vraag is gesteld of maatregelen in de Sint Jorisstraat direct tot een "harde afsluiting" moeten leiden of dat eenrichtingsverkeer ook mogelijk is. Bovendien kan de inzet op fietsverkeer en OV ertoe kan leiden dat de groei van het autoverkeer iets lager kan uitvallen dan verwacht. Dit kan consequenties hebben voor de voorgestelde oostring (een minder zware uitvoering of een gefaseerde uitvoering).

Naast de gemeenteraad waren aanwezig:

> Bas Govers (Goudappel Coffeng)
> Rob van der Bijl (zelfstandig stedenbouwkundige tram & stad / lightrailatlas)
> Herbert van Ticheloven (VIA Verkeersadvisering, tramveiligheid)
> Bernadette Jansen en Christiaan Kwantes (BVR-team).

Expertmeeting economie

In november 2008 is de Visie 2020 besproken met een breed gezelschap van lokale deskundigen op het vlak van bedrijvigheid, werkgelegenheid, onderwijs, horeca en detailhandel. Tijdens deze sessie waren onder andere vertegenwoordigers van de grote bedrijven, het MKB, de schoolbesturen en de brancheverenigingen aanwezig. Er was grote consensus over de 'economische visie'. Met name het belang van de lokale werkgelegenheid en het werken in de wijk werd onderstreept. Daarnaast werd gewezen op de noodzaak van goede en veilige fiets- en openbaarvervoersverbindingen tussen de wijken en de werkgebieden. Tenslotte is uitgebreid gediscussieerd over de relatie onderwijs en ondernemers. De resultaten van deze discussie zijn verwerkt in de structuurvisie. Betrokken instanties waren:

> Freshworld
> VRO Rijsoordse ondernemers
> Ridderkerkse Ondernemers Organisatie
> C. Groenenboom b.v.
> Ondernemersvereniging De Boelewerf
> Federatie 'Ridderkerk, een paleis van een winkelhart'
> Vereniging voor Christelijk Onderwijs te Rotterdam e.o.
> SRS

> Business Publishers Rijnmond
> Onderwijsgroep Zuid-Hollandse Waarden
> Van der Valk
> Da Vinci College
> ABN Amro
> Albeda College
> Rabobank Ridderkerk
> Kamer van Koophandel
> Trelleborg
> Bakker Barendrecht b.v.
> Gemeente Ridderkerk
> BVR adviseurs

Interviews

> Stichting Ridderkerk Sport: de heer T. Theelen. In dit interview is gesproken over de sportvoorzieningen in de wijken (spreidingsbeleid). Er is daarnaast stilgestaan bij de mogelijke toekomst van het Sportpark Ridderkerk.
> Kamer van Koophandel: mevrouw M. den Teuling. In dit interview is een SWOT-analyse van de economische structuur in Ridderkerk besproken. Daarnaast is gesproken over het huidige en het toekomstige economische profiel van Ridderkerk.
> Woningcorporatie Woonvisie: de heer J. van Hulsteijn. Hierin is gesproken ver de toekomstige opgaven in de woningvoorraad, de verschillende wijken en de demografische trends in Ridderkerk.
> Woningcorporatie Woonvisie: mevrouw F. de Graaf. Hierin is gesproken over de toekomstige opgaven en samenwerking met de gemeente.
> Detailhandelvereniging centrum 'Paleis van een winkelhart': de heer R. Scheenjes. Dit interview handelde over de segmentering in de detailhandel, toekomstige opgaven in relatie tot de vergrijzing en de omgang met wijkvoorzieningen.
> Directie van middelbaar onderwijs Farelcollege: de heer D. Wakker, de heer P.W.J. Mei en de heer P. van Noorloos. Dit gesprek ging over de toenemende capaciteitsopgave van het Farelcollege, de wens om een bijdrage te leveren aan de Ridderkerkse samenleving door leerlingen in de praktijk te laten oefenen. De wens is geuit om uit te breiden richting het Reijerpark en de daar gelegen (nieuwe) (sport)voorzieningen.
> Directie van middelbaar onderwijs Geminicollege: de heer L.D. de Haan en de heer J.A.M. van Esch. In dit gesprek is aan de orde gekomen dat het Gemini nu is gehuisvest in een verouderd gebouw, middenin de woonwijk. Qua onderwijsprofiel ziet men kansen voor een wisselwerking met de technische bedrijvigheid in Ridderkerk (leerwerkplekken)
> Basisonderwijs Ridderkerk: de heer A. Dogger, de heer M. Schenk en de heer B. Verwijmeren. Dit interview handelde over de toekomst van het basisonderwijs. Men ziet de leerlingaantallen

dalen. In de toekomst ziet men een bundeling van de scholen in Brede Scholen, die tevens huisvesting bieden aan maatschappelijke voorzieningen zoals gezondheidscentrum, kinderopvang en overige zorgfuncties. Hier is ook gesproken over 'schoolpleinen van 0 tot 80 jaar'.

Samenvatting Burgerpanel

In april 2009 heeft TNS NIPO een onderzoek gedaan naar de mening van het burgerpanel over de structuurvisie van Ridderkerk. De uitkomsten van het onderzoek zijn herwogen naar geslacht en leeftijd, zodat het onderzoek een representatief beeld van de zienswijze van de Ridderkerkse gemeenschap geeft. Bewoners is gevraagd te reageren op enkele stellingen die de inhoud van de structuurvisie weergegeven. De stellingen zijn verdeeld naar thema's:

> De wijk centraal
> Mobiliteit op maat
> De ondernemende kern
> Verbindend landschap

De wijk centraal

Over het algemeen delen de bewoners de gemeentelijke visie met betrekking tot 'de wijk centraal'. Een ruime meerderheid (81%) vindt het een goed idee om wonen, werken, leren, landschap en voorzieningen te mengen en onderling goed te verbinden. Vrijwel niemand (2%) vindt dit een slecht idee. Een deel (58%) van de bewoners staat achter vernieuwing van de woningvoorraad door renovatie en sloop van de naoorlogse woningbouw (jaren 50-60). De mening van bewoners blijkt per wijk te variëren, zo zijn bewoners uit Bolnes (64%) en Drievliet (68%) positiever over de vernieuwing dan bewoners uit het centrum (48%) en Ridderkerk-West (47%). Tweederde van de bewoners vindt het goed dat de kwaliteit van het buitengebied wordt beschermd door geen grootschalige uitbreidingen voor wonen of werken in het buitengebied te realiseren.

Mobiliteit op maat

De gemeentelijke visie op het thema 'mobiliteit op maat' ligt minder op één lijn met de wensen van Ridderkerkers. Toch zijn er ook voorstellen waar de bewoners overwegend positief over zijn, zoals de prioriteit die bij het fietsverkeer wordt gelegd. Een meerderheid (69%) vindt dit een goed idee, ouderen zijn positiever over het voorstel dan jongeren. Nagenoeg niemand (6%) vindt het een slecht idee. Bewoners zijn gematigd positief over de TramPlus. De helft van de ondervraagden geeft aan dat zij geen voorstander is van het doortrekken van de TramPlus tot aan de Drievliet en P+R Oudelande. Oudere bewoners zijn positiever over het voorstel dan jongere. Eveneens de helft van de bewoners vindt het een goed idee als de TramPlus een tracé krijgt via het Koningsplein en de Schoutstraat. Over het beperken van de snelheid op de Rotterdamse weg tot 50 km/h, extra aansluitingen en meer oversteekmogelijkheden zijn de meningen verdeeld. Ongeveer de helft (46%) van de ondervraagden vindt het een goed idee. Verbeteren van de O.V.-verbinding naar station Barendrecht/Nieuw Reijerwaard sluit aan bij de wensen. Bijna driekwart van de bewoners staat achter deze beslissing.

De ondernemende kern

Ridderkerkers delen grotendeels de gemeentelijke visie op het thema 'ondernemende kern'. Bestaande werkgelegenheid moet worden gekoesterd en alleen op Donkersloot en Nieuw Reijerwaard kan ruimte voor (grootschalige) bedrijventerreinen worden aangeboden, vindt driekwart van de Ridderkerkers. Ontwikkeling van

een (regionaal) bedrijventerrein bij Bolnes-Zuid is dan ook volgens 69% van de bewoners niet gewenst. Van bewoners uit Bolnes geeft zelfs 93% en van Ridderkerk-West 82% aan dat zij deze ontwikkeling niet wensen. Drie op de vijf ondervraagden vindt het een goed idee als Donkersloot-West een gemengd gebied wordt met ruimte voor wonen, lichte vormen van werkgelegenheid en centrumvoorzieningen. Donkersloot-West wordt zodoende geleidelijk een onderdeel van het centrum. Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid binnen de wijken is volgens 45% van de bewoners een goed plan, mits dit geen milieuoverlast oplevert. Een derde van de ondervraagden vindt dit een redelijk idee en een kwart geeft aan het een slecht idee te vinden. Tweederde van de bewoners vindt het een goed idee als kleinschalige bedrijvigheid, die past bij het landschappelijke karakter, in de oeverzone van De Noord blijft. Een nieuwe invulling van het huidige sportpark met ruimte voor tram, wonen, leren en werken wordt echter door een meerderheid (55%) van de bewoners niet gewaardeerd. Slechts 22% vindt de nieuwe invulling van het sportpark een goed idee.

Verbindend landschap

Tenslotte is aan de bewoners gevraagd hun mening te geven over het thema 'verbindend landschap'. Hieruit blijkt dat de bewoners het over het algemeen eens zijn met de gemeentelijke visie betreffende 'verbindend landschap'. Een ruime meerderheid (86%) van de bewoners zou het landschap tussen De Noord en 't Waaltje ingericht willen zien als open polderlandschap. Hier is ruimte voor recreatie, ontspanning, landbouw en waterberging. Een meerderheid (76%) geeft ook aan dat de dijken, linten en oevers de dragers moeten zijn voor recreatie. Het zo min mogelijk verder versnipperen van cultuurhistorische linten, dijken en landschappen wordt door nagenoeg iedereen belangrijk gevonden. Een ruime meerderheid heeft aangegeven dat het een goed idee is om de omgeving van Het Huis ten Donck, Donkse Velden en Bolnes-Zuid als landgoederenzone te ontwikkelen. Hier ontstaat ook ruimte voor een nieuw sportpark, dat ten westen van het bestaande sportpark komt.

Consultatie experts, meedenkers en maatschappelijk middenveld

In maart 2009 is aan alle meedenkers, het maatschappelijk middenveld van Ridderkerk en aan (landelijke) experts gevraagd of zij nogmaals hun mening over de structuurvisie wilden geven. Aan de hand van enkele stellingen hebben zij aangegeven in hoeverre zij het met de gemeentelijke visie eens zijn.

De wijk centraal

De respondenten zijn het grotendeels eens over de gemeentelijke visie met betrekking tot 'de wijk centraal'. Circa 85% geeft aan dat alle wijken van Ridderkerk levensloopbestendig dienen te zijn, maar dat er wel nuanceverschillen nodig zijn om zo aan de wensen van diverse doelgroepen tegemoet te komen. Volgens 92% van de ondervraagden moeten in deze wijken functies als, wonen, werken leren, landschap en voorzieningen worden gemengd. Het is noodzakelijk de woningvoorraad te verbeteren. Volgens 86% van de respondenten moeten (grote) delen van de naoorlogse woningbouw (jaren 50-60) worden gerenoveerd of gesloopt, mits dit het karakter van de wijken niet aantast. Deze kwaliteitsslag tezamen met inbreiding maakt grootschalige uitbreiding niet meer nodig. Een zelfde groep respondenten vindt deze uitbreiding ongewenst, er is alleen op Nieuw Reijerwaard nog ruimte vrij voor grootschalige uitbreiding van werklocaties.

Mobiliteit op maat

De ondervraagden staan ook achter de gemeentelijke visie over mobiliteit. Iedereen vindt dat de prioriteit bij het fietsverkeer moet worden gelegd. Extra en veilige infrastructuur is noodzakelijk. Ook het voorstel om de TramPlus tot aan de Drievliet en P+R Oudelande door te trekken wordt door alle meedenkers, het maatschappelijk middenveld en de experts gesteund. Bijna 80% vindt het logisch dat de TramPlus een tracé krijgt via het Koningsplein en de Schoutstraat. De meningen zijn iets meer verdeeld over het afwaarderen en knippen van de Rotterdamseweg. Tegenstanders zijn bang voor mogelijk extra sluipverkeer. Toch blijkt ruim driekwart achter de gemeentelijke visie te staan.

De ondernemende kern

De gemeentelijke visie over de ondernemende kern wordt grotendeels gedeeld. Er zijn ook nauwelijks tegenstrijdigheden, maar wel enkele respondenten die hierover geen mening hadden. Bijna 70% vindt het belangrijk dat de bestaande werkgelegenheid wordt gekoesterd en dat er alleen op Donkersloot en Nieuw Reijerwaard ruimte is voor (grootschalige) bedrijventerreinen. Donkersloot-West moet verkleuren naar een gebied met meerdere functies, zodat het onderdeel van het centrum gaat worden. Ontwikkelen van een (regionaal) bedrijventerrein bij Bolnes-Zuid is volgens de respondenten geen optie. Wel moet er volgens ruim driekwart van de respondenten ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in de wijken worden geboden, mits dit geen milieuoverlast veroorzaakt. Deze kleinschalige bedrijvigheid kan ook aanwezig blijven in de oeverzone van De Noord, maar moet dan wel in het landschappelijke karakter passen. Het sportpark kan volgens 80% van de respondenten een andere invulling krijgen, waardoor er ruimte ontstaat voor een combinatie van wonen, leren, werken en de TramPlus.

Verbindend landschap

Alle respondenten hebben aangegeven het eens te zijn met visie betreffende verbindend landschap, hoewel enkele respondenten geen mening hebben gegeven. Volgens alle respondenten moet het landschap van de gemeente ontwikkeld worden tot een Deltapark. Tussen De Noord en 't Waaltje hoort ruimte te zijn voor recreatie, leisure, landbouw en waterberging. De respondenten vinden dat dijken, oevers en linten de dragers van de recreatieve structuur zijn. Er moet terughoudend worden opgetreden bij het doorsnijden van deze linten, dijken en het landschap. De respondenten zijn het er ook over eens dat de omgeving van Het Huis ten Donck, de Donkse velden en Bolnes-Zuid getransformeerd wordt in een landgoederenzone.