

Ruimtelijke onderbouwing woongebouw Pilon, 3 Rivieren



Impressie van de beoogde bebouwing

1 december 2016

Inhoudsopgave

1	Inleiding	pagina 5
2	Strijdigheid ten opzicht van het bestemmingsplan	pagina 6
3	Ruimtelijk beleids- en toetsingskader	pagina 8
4	Ontwikkeling	pagina 8
5	Sectorale aspecten	pagina 11
6	Economische uitvoerbaarheid	pagina 12

Bijlage 1 Parkeerbalans

Bijlage 2 Notitie DCMR geluidsbelasting Pilon-woontorens

Bijlage 3 Impressie bouwplan

Bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

1 Inleiding

Voor de locatie aan De Schans bij het Drierivierenpunt is gestart met de voorbereidingen voor het woongebouw Pilon. Het betreft twee woontorens met in totaal 116 appartementen alsmede een herinrichting van het openbaar gebied en de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen.

De locatie bevindt zich tussen de woningbouwontwikkeling van de Tourmalijn en het transferium, zie onderstaande afbeelding waarop de projectlocatie globaal is ingetekend.

Een gewijzigde opzet van de openbare ruimte rondom de torens zorgt ervoor dat de ontwikkeling niet volledig past binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever uit 2008.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd. Bij een uitgebreide voorbereidingsprocedure dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden gegeven waarin de afwijken ten opzichte van het bestemmingsplan onderbouwd worden.

Voorliggend document gaat in op de strijdigheden ten opzichte van het bestemmingsplan en geeft de benodigde goede ruimtelijke onderbouwing.



Globale ligging ontwikkellocatie Pilon.



Indicatieve opzet van het projectgebied (rood omlijnd) en omgeving. Links van de Pilon-locatie komen de torens van de Tourmalijn en rechts van de Pilon-locatie komt het transferium.

2 Strijdigheid ten opzicht van het bestemmingsplan

Ter plaatse van de ontwikkeling geldt het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever (vastgesteld op 9 oktober 2008). Dit bestemmingsplan maakt ter plaatse de ontwikkeling van twee woontorens mogelijk.

Het bouwplan wijkt in een aantal opzichten af van het bestemmingsplan. Deze afwijkingen zijn hoofdzakelijk het gevolg van een andere inrichting van de openbare ruimte en de gekozen parkeeroplossing. Op onderstaande uitsnede van de bestemmingsplankaart zijn de strijdigheden aangegeven. Het betreft:

1. Het niet realiseren van bebouwing ten behoeve van Bedrijfsdoeleinden en Maatschappelijke doeleinden, in plaats hiervan worden parkeerplaatsen ten behoeve van het wonen gerealiseerd op het maaiveld. Dit is strijdig met de bestemming Bedrijfsdoeleinden en Maatschappelijke doeleinden, artikel 10 van het bestemmingsplan. **(1)**
2. Het niet realiseren van de beoogde bebouwing ter plaatse van de bestemming Woondoeleinden met nadere aanduiding ondergrondse parkeervoorziening, in plaats hiervan wordt parkeren ten behoeve van het wonen gerealiseerd op het maaiveld (artikel 8 Woondoeleinden). **(2)**
3. De woontorens worden aan de naar elkaar gerichte zijden met twee meter verbreed. Het bestemmingsplan geeft het college de mogelijkheid om af te wijken van het bestemmingsplan voor het overschrijden van de bouwgrenzen tot maximaal 3 meter (artikel 4 lid 1). **(3)**
4. Het parkeren en de bergingen worden, anders dan in het bestemmingsplan is aangegeven niet inpandig en ondergronds of halfverdiept gerealiseerd maar op het maaiveld. Dit is strijdig met artikel 8 sub 1 onder a van het bestemmingsplan. **(4)**
5. De beoogde voetgangersverbinding en speelvoorziening worden niet aangelegd zoals op de plankaart staat aangegeven, artikel 8 sub 1 onder b. **(5)**



BESTEMMINGEN

- VG VERBLIJFSGEBIED
- BM BEDRIJFSDOELEN EN MAATSCHAPPELIJKE DOELEN
- W WOONDOELEN

AANDUIDINGEN

- topografische ondergrond
- plangrens
- gemeentegrens, tevens plangrens
- 15 cijfer bij letteraanduiding is max. goot- of boelboordhoogte in meters
- 58 cijfer bij letteraanduiding is max. bouwhoogte in meters
- voortgangerverbinding
- speelplaats
- gefasped
- ondergrondse parkeervoorziening
- aantal woningen

Uitsnede bestemmingsplankaart Slikkerveer-Rivieroever waarop de strijdigheden van het bouwplan zijn aangegeven.

3 Ruimtelijk beleids- en toetsingskader

De afwijkingen van het plan moeten worden getoetst aan het nu geldende rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Het plan wijkt slecht in beperkte mate af van het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever. Het aantal woningen en de positie van de woontorens (afgezien van de genoemde overschrijding van twee meter) past binnen het bestemmingsplan.

Er bestaan voor het plan daarmee vanuit het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleids- en toetsingskader geen belemmeringen.

De ontwikkeling past binnen de beleidskader voor de herinrichting van de rivieroevers zoals onder andere in Structuurvisie Ridderkerk 2020 is aangegeven. De beoogde ruimtelijke kwaliteit wordt met het afwijken van het bestemmingsplan gerealiseerd.

4 De ontwikkeling

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van twee woontorens. Het betreft in totaal circa 116 woningen verdeeld over een toren met 59 en een toren met 57 appartementen. Het parkeren zal in het openbaar gebied plaatsvinden. Langs de Nieuwe Maas zal een wandelpromenade gerealiseerd worden. De Drierivierenlaan wordt als stedenbouwkundige hoofdroute in het gebied doorgetrokken.

Openbare ruimte

De belangrijkste wijziging ten opzichte van de eerdere opzet is dat de openbare ruimte anders wordt ingericht. Samen met de gemeente is deze gewijzigde opzet met de ontwikkelaars van de Pilon en de naastgelegen Tourmalijn overeengekomen.

Doordat in de nieuwe opzet de Drierivierenlaan wordt doorgetrokken ontstaat meer ruimtelijke samenhang in het gebied. Om voldoende groen en parkeergelegenheid te realiseren op het maaiveld ziet de ontwikkelaar af van de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan geeft nabij De Schans (in het zuid-westen van de locatie). Hier was lagere bebouwing, tot 12 meter, voor woningen en voor bedrijf- en maatschappelijke doeleinden mogelijk. In de nieuwe opzet wordt dit gedeelte ingericht als openbaar gebied en komt in eigendom van de gemeente.

De gewijzigde opzet betekent ook dat wordt afgezien van het realiseren van inpandige, verdiepte of halfverdiepte parkeerruimte met bergingen. Ruimtelijk is dit een verbetering voor het gebied omdat hiermee visueel meer openheid ontstaat. Dit is vooral van belang voor de wandelroute langs het water. Visueel wordt deze ruimte door het wegvallen van de gesloten parkeervoorziening opener en zal daarmee minder smal aanvoelen.

Hiernaast wordt door het wegvallen van de gebouwde parkeervoorziening de stedenbouwkundige opzet van het gebied duidelijker. In plaats van een stedenbouwkundige plint die gevormd wordt door de gebouwde parkeergarage loopt het maaiveld nu door tot aan de torens en zijn deze torens als zelfstandige volumes beter herkenbaar. Ook kan met een doorlopend maaiveld een betere aansluiting met de omgeving worden gerealiseerd.

Ook bij de Tourmalijn is gekozen voor parkeren op het maaiveld. De Pilon-locatie sluit hier nu op aan.

Als gevolg van het doortrekken van de Drierivierenlaan, zal de beoogde speelplaats op een andere plek op de Pilon-locatie worden gerealiseerd. Aan weerszijden van het gebied voor parkeren, ten zuiden van de doorgetrokken Drierivierenlaan, is hier bijvoorbeeld ruimte voor.

Bouwvlak

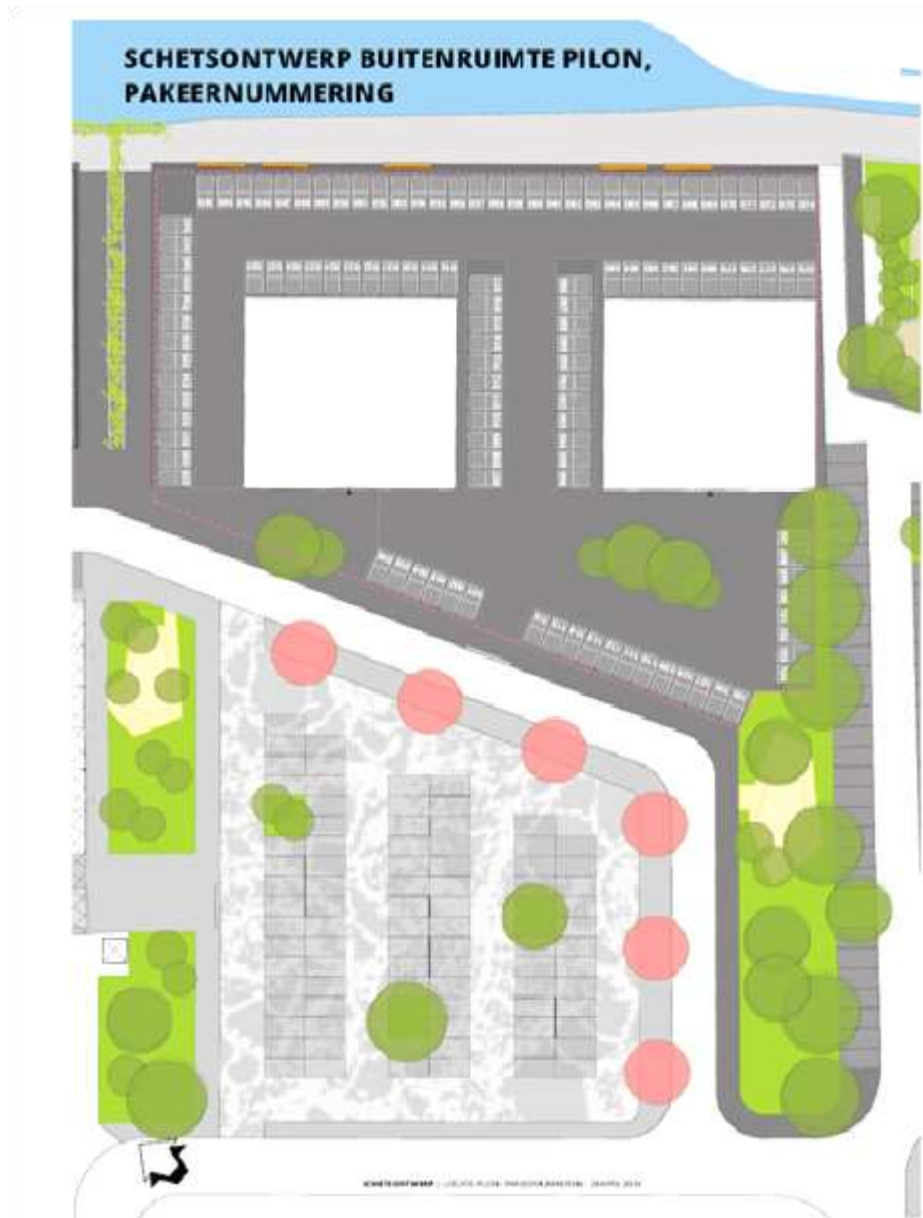
De woontorens worden iets anders vormgegeven waardoor het bouwvlak aan de naar elkaar grenzende zijde van de torens met twee meter wordt overschreden. Dit betreft een zeer beperkte wijziging die ruimtelijk geen negatieve impact heeft. De gevel aan de zijde van de Drierivierenlaan komt overigens weer enkele meters naar achteren, zodat per saldo het oppervlak van de torens nagenoeg gelijk blijft.



Impressie van de beoogde bebouwing

Parkeren

In het plan wordt voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd door de ontwikkelaar. Hiervoor hanteert de gemeente de landelijke richtlijnen uit het CROW. In bijlage 1 is een parkeerbalans opgenomen met de minimaal te realiseren parkeerplaatsen. In totaal gaat het om minimaal 201 parkeerplaatsen die gerealiseerd moeten worden voor de 116 woningen. Hiervan moeten 35 parkeerplaatsen gerealiseerd worden ten behoeve van bezoekers. In het projectgebied worden de benodigde parkeerplaatsen gerealiseerd. In het schetsplan staan nu 200 parkeerplaatsen ingetekend. Er is voldoende ruimte om hier één parkeerplaats aan te voegen zodat het benodigde aantal gerealiseerd wordt.



Schets van de beoogde inrichting van de openbare ruimte van de projectlocatie. Naast de 116 parkeerplaatsen rondom de torens zijn in deze opzet 84 parkeerplaatsen ingetekend ten zuiden van de doorgetrokken Drierivierenlaan. Er is voldoende ruimte om hier nog één parkeerplaats aan toe te voegen zodat de benodigde 201 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

5 Sectorale aspecten

Algemeen

Ten aanzien van de aspecten water, ecologie, luchtkwaliteit, bedrijven en milieuzonering, leidingen, bodem en archeologie ontstaan er als gevolg van het afwijken van het bestemmingsplan geen belemmeringen. Voor de gevolgen van de bijstelling in relatie tot de verkeersintensiteit van De Ringdijk, De Schans en de Benedenrijweg zie eventueel bijlage 4.

Geluid

Omdat, als gevolg van de gewijzigde opzet, een deel van de bebouwing niet gerealiseerd wordt is de geluidssituatie opnieuw berekend door DCMR. Ook het twee meter verschuiven van de naar elkaar toe gelegen gevels van de woontorens is hierbij bekeken. Van belang is dat de mogelijke geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven (Industrieterrein IJsselmonde-Noordrand) niet hoger wordt dan de voor deze woningen vastgestelde hogere waarden van 55 dB(A). De uitkomsten van de berekening zijn opgenomen in bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Bij het niet realiseren van de geluidafschermdende objecten (het carrévormige gebouw en de kadewoningen) blijven de berekende geluidbelastingen op de te realiseren Pilon-woontorens op alle hoogten lager dan de vastgestelde hogere waarden van 55 dB(A). Het niet realiseren van de geluidafschermdende objecten geeft dus geen knelpunten ten aanzien van de reeds vastgestelde hogere waarden voor de Pilon-woontorens.

De planwijzigingen hebben geen effect ten aanzien van de aspecten wegverkeerlawaai en scheepvaartlawaai. Hiermee vormt het aspect geluid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Externe veiligheid

De beoogde bebouwing wordt niet dicht naar de rivier gebouwd. Daarmee is er als gevolg van de wijzigingen geen verandering ten aanzien van de externe veiligheid. In het kader van het bestemmingsplan heeft afstemming met de betrokken instanties over dit onderwerp plaats gevonden. In het kader van de omgevingsvergunning zal op basis van het concrete bouwplan nogmaals afstemming plaatsvinden met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

Eindconclusie

Op basis van de onderzochte aspecten worden geen bijzondere belemmeringen verwacht voor de uitvoering van het plan.

6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente heeft een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar gesloten. Hiermee worden de kosten die de gemeente maakt verhaald op de ontwikkelaar. Dit betreft onder andere kosten voor de plantontwikkeling, planvoorbereiding, eventueel planschadevergoeding, planbeheer en plantoezicht, de kosten verband houdende met onderzoeken, voorbereiding en toezicht, ten behoeve van de openbare nutsvoorzieningen, herstraten, de kosten van het gemeentelijk apparaat, de bijdrage in het gemeentelijke fonds stadsuitbreiding en het plaatsen van voorzieningen ten behoeve van de afvalinzameling.

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende gewaarborgd.

Bijlage 1 Parkeerbalans

Koop appartementen (57)

Prijsklasse	Parkeernorm	Aantal appartementen	Aantal parkeerplaatsen
Goedkoop € 0,- - € 200.000,-	1.4	10 appartementen	14 parkeerplaatsen
Midden € 200.000,- - € 300.000,-	1.6	44 appartementen	70,4 parkeerplaatsen
Duur € 300.000,- en hoger	1.8	3 appartementen	5.4 parkeerplaatsen
Bewoners parkeren		57 appartementen	89,8 parkeerplaatsen
Bezoekers parkeren	0.3	58 appartementen	17.1 parkeerplaatsen

Totaal 106,9

Huur appartementen (59)

Prijsklasse	Parkeernorm	Aantal appartementen	Aantal parkeerplaatsen
Goedkoop	1.3	10 appartementen	13 parkeerplaatsen
Midden	1.3	49 appartementen	63,7 parkeerplaatsen
Duur	1.5	0 appartementen	0 parkeerplaatsen
Bewoners parkeren		59 appartementen	76,7 parkeerplaatsen
Bezoekers parkeren	0.3	59 appartementen	17,7 parkeerplaatsen

Totaal 94.4

Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen: 201

Bijlage 2 Notitie DCMR geluidsbelasting Pilon-woontorens

GR BAR-organisatie
INDEKOMEN

reg. nr.

06 JUNI 2016

gem.

Gemeente Ridderkerk
T.a.v. de heer H. Alefs
Postbus 271
2980 AG RIDDERKERK



Paradepleeg 1
Postbus 943
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 83 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ora kenmerk	Uw kenmerk	Aantal bijlagen	Datum
99993960_9999159381	-	-	3 juni 2016

Contactpersoon	Telefoonnummer	Afdeling
L. van Riet	010 - 246 84 83	Account en Omgeving

Onderwerp
Adviesbrief geluidbelasting op Pilon-torens



Geachte heer Alefs,

De gemeente Ridderkerk heeft de DCMR gevraagd naar een berekening van de geluidbelasting door het industrieterrein IJsselmonde-Noordrand op de Pilon-woontorens nu wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers.

Inleiding

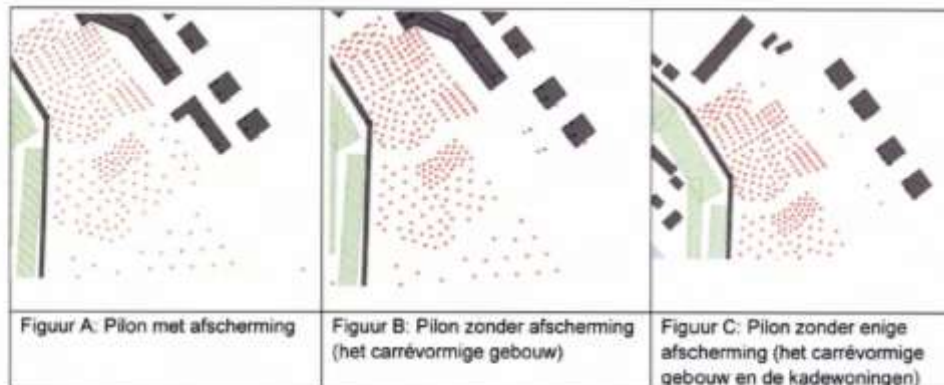
De gemeente heeft van de ontwikkelaar Van Wijnen een schetsplan ontvangen voor de bouw van twee Pilon-woontorens (met kenmerk 003999733/C/DLP en datum 18 januari 2016). Volgens dit schetsplan wordt het bestemde carrévormige gebouw vervangen door een parkeerterrein. Dit gebruik is in strijd met het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers. Binnen het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers zijn voor de te ontwikkelen woningen en woontorens op 16 september 2008 door de gemeente Ridderkerk hogere waarden vastgesteld. De hogere waarden voor de appartementen/woningen van de Pilon-torens zijn 55 dB(A).

Om te weten of er naar aanleiding van de wijziging van de plannen acties vereist zijn, is het noodzakelijk de geluidbelasting op de Pilon-torens te berekenen. Immers door het niet realiseren van het carrévormige gebouw kan de geluidbelasting vanwege het industrieterrein IJsselmonde-Noordrand hoger zijn dan 55 dB(A). Een hogere dan 55 dB(A) geluidbelasting is echter niet mogelijk. Een nader onderzoek naar maatregelen zou dan moeten volgen om toch te kunnen voldoen aan een maximale geluidbelasting van 55 dB(A). Indien de berekende geluidbelasting maximaal 55 dB(A) is, kan het plan voor de twee Pilon-torens met een parkeerterrein zonder meer doorgang vinden.

Berekeningen

De geluidbelasting op de Pilon-torens is berekend op de hoogten 5, 10, 15, 20, 25 en 30 meter, waarbij het carrévormige gebouw, zoals gedefinieerd in het bestemmingsplan, wordt vervangen door een parkeerterrein, zoals gedefinieerd in het schetsplan.

Om het effect van de afwijking van het bestemmingsplan inzichtelijk te maken is de oorspronkelijk berekende geluidbelasting op de Pilon-torens (met afscherming) vergeleken met de toekomstige geluidbelasting (zonder afscherming).



Resultaten en beschouwing

De rekenresultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel. Voor de toekomstige situatie is eerst het carrévormige gebouw verwijderd. Ook de geluidbronnen die waren opgenomen voor het maatschappelijk deel van het carrévormige bouwblok zijn verwijderd. Daarna zijn ook de kadewoningen verwijderd, omdat deze objecten ook enigszins geluid afkomstig van het industrieterrein IJsselmonde-Noordrand en ook deze nog niet of mogelijk anders dan bestemd worden gerealiseerd.

Tabel: Rekenresultaten

Pilon-torens	Bestaand situatie (incl. bebouwing, figuur A)	Toekomstige situatie (excl. bebouwing in de directe nabijheid van Pilon, figuur B)	Toekomstige situatie (excl. bebouwing, figuur C)	Toename
5	47,2	53,4	53,6	6,4
10	52,8	54,4	54,6	1,8
15	54,9	54,8	54,8	-0,1
20	55,1	54,9	54,8	-0,3
25	55,1	54,9	54,8	-0,3
30	55,0	54,9	54,7	-0,3

Uit de berekeningen blijkt dat de afschermende werking vooral van toepassing is op de lager gelegen verdiepingen (tot 10 meter hoogte). De geluidbelasting neemt bij het ontbreken van geluidafschermende objecten (het carrévormige gebouw en de kadewoningen) op de lager gelegen verdiepingen met ongeveer 6 dB toe, tot maximaal 54 dB(A).

Voor alle appartementen/woningen van de Pilon-torens zijn hogere waarden van 55 dB(A) vastgesteld. Het niet realiseren van het carrévormige gebouw (en de kadewoningen) geeft dan ook geen knelpunt ten aanzien van de reeds vastgestelde hogere waarden.

Ons kenmerk
99993960_9999159381



Conclusie

Bij het niet realiseren van de geluidafschermende objecten (het carrévormige gebouw en de kadewoningen) blijven de berekende geluidbelastingen op de te realiseren Pilon-woontorens op alle hoogten lager dan de vastgestelde hogere waarden van 55 dB(A). Het niet realiseren van de geluidafschermende objecten geeft dus geen knelpunten ten aanzien van de reeds vastgestelde hogere waarden voor de Pilon-woontorens.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

mr. B. van der Lecq-Meijssen
bureauhoofd ruimte en leefomgeving

Bijlage 3 Impressie bouwplan



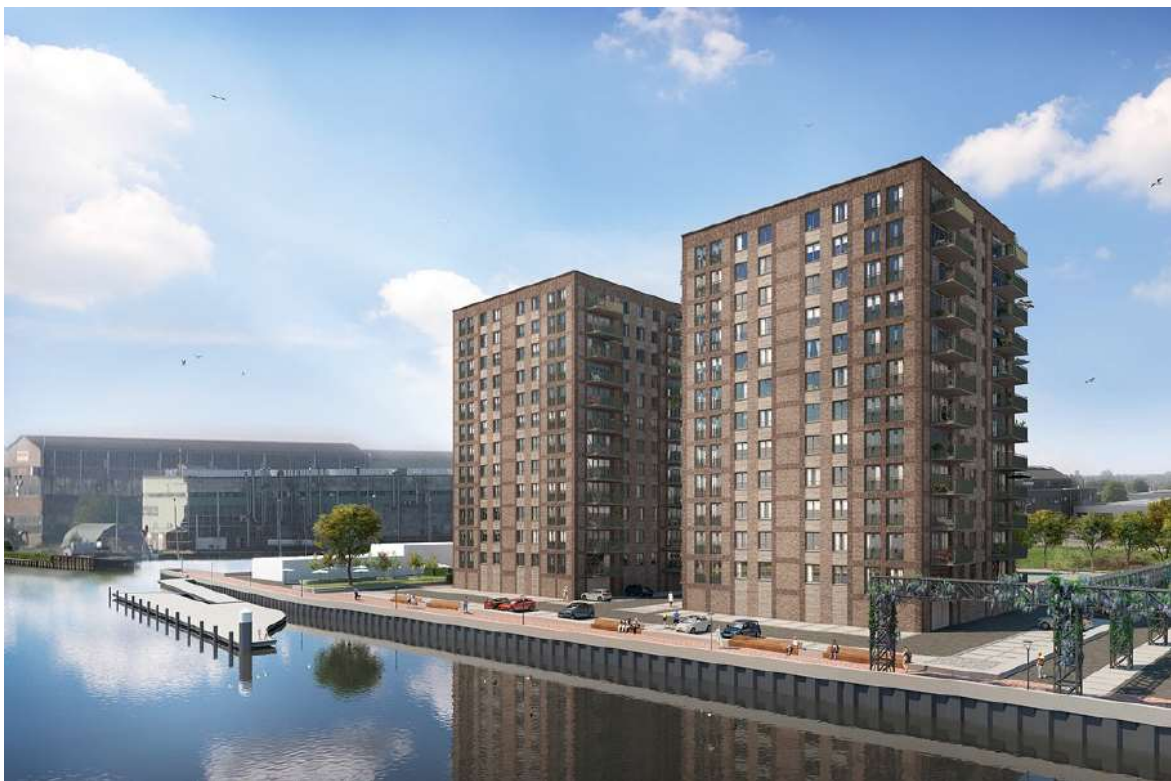
Globale ligging ontwikkellocatie Pilon.



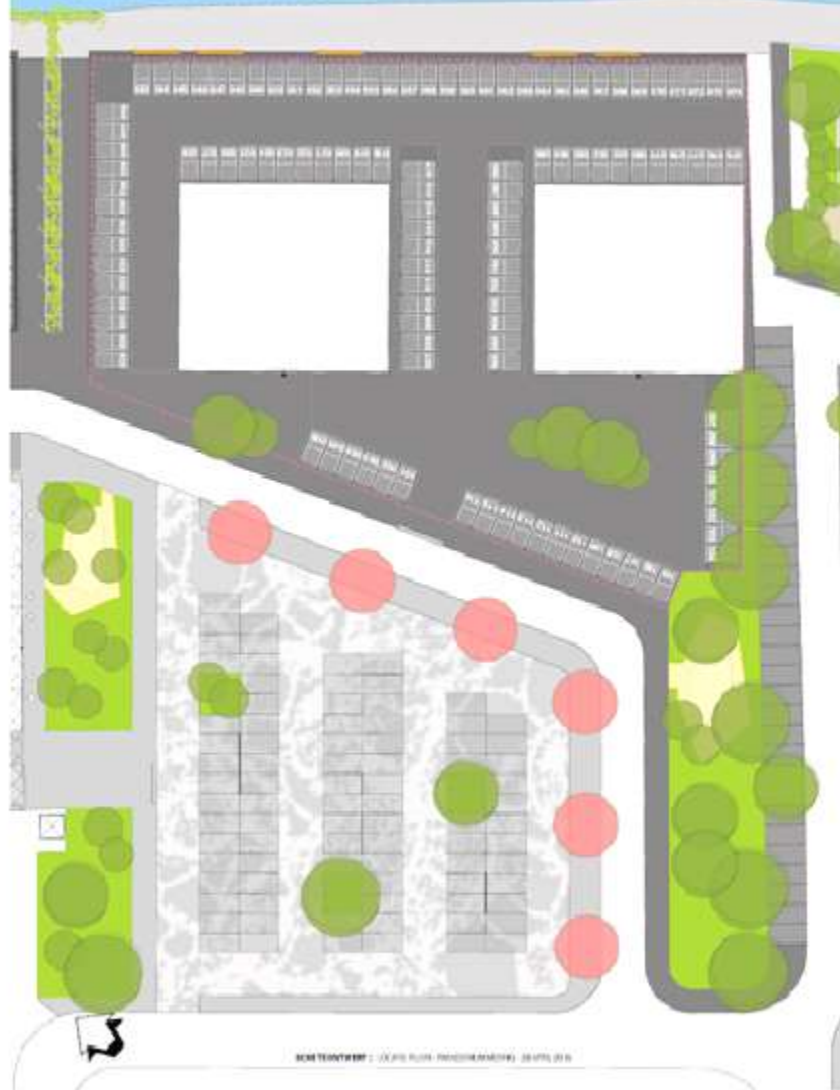
Indicatieve opzet van het projectgebied en omgeving.



Impressie van de aanzichten



**SCHETSONTWERP BUITENRUIMTE PILON,
PAKEERNUMMERING**



Indicatieve inrichting openbare ruimte rondom de woontorens.

Bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

Bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever

In het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers is een berekening van het toekomstige aantal verkeersbewegingen op onder andere De Schans en de Ringdijk opgenomen (paragraaf 4.4 van de toelichting).

De verkeersintensiteit voor 2018 inclusief de toekomstige ontwikkelingen is als volgt opgenomen.

Wegvak	Huidige belasting
Ringdijk (tussen Ringdijk parallelweg en De Schans)	5.800
Ringdijk (tussen De Schans en Industrieweg)	7.350
Benedenrijweg	7.800
De Schans	2.400

Voor de capaciteit van wegen kan op basis van de 'Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig voor weg binnen de bebouwde kom' uitgegaan worden van onderstaande tabel.

Categorie	Gebiedsontsluitingsweg Met fietspad	Gebiedsontsluitingsweg Met fietsstrook	erftoegangsweg
<i>Verkeerskenmerken</i>			
Maximumsnelheid	50	50	30
Ontwerpsnelheid	50	40	30
Intensiteit stedelijke omgeving	5.000-15.000	5.000-10.000	< 4.000
Intensiteit rurale omgeving	5.000-10.000	5.000-8.000	< 3.000
<i>Wegindeling</i>			
Scheiding rijrichting	asstreep	Geen	geen scheiding
Rijbaanindeling	1x2 plus fietspad	1 rijbaan met fietsstroken	1 rijbaan gemengd verkeer
Verhardingsbreedte	minimaal 5,50	minimaal 7,50	
positie bromfiets	rijbaan	rijbaan	Rijbaan
positie fiets	fietspad	Fietsstrook	Rijbaan
positie voetganger	trottoir	trottoir	trottoir/loopstrook
positie landbouwverkeer	rijbaan	rijbaan	Rijbaan
halten openbaar vervoer	aanliggend of rijbaan	aanliggend of rijbaan	Rijbaan
parkeren	niet of in havens	niet of in havens	Vakken
<i>inrichtings- en omgevingskenmerken</i>			
asmarkering	dubbele asmarkering	Geen*	Nee
verharding	gesloten	gesloten	Open
erfaansluitingen	beperkt toegestaan	beperkt toegestaan	Ja

Tabel 2.1: Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig voor wegen binnen de bebouwde kom

Bron: handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

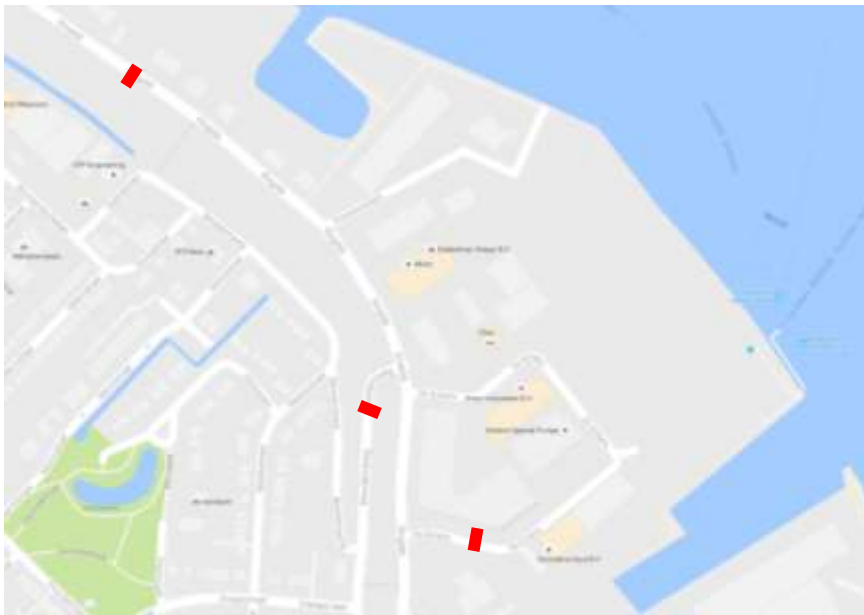
Dit betekent dat voor de hier relevante wegen uitgegaan kan worden van onderstaande capaciteit.

Wegvak	Capaciteit wegen
Ringdijk (50km/uur)	5.000 tot 10.000
Benedenrijweg (50 km/uur)	5.000 tot 10.000
De Schans (30 km/uur)	4.000

Geconcludeerd mag worden dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor de berekende verkeersintensiteit.

Verkeerstellingen

In de week van 28 oktober tot en met 4 november 2016 zijn verkeerstelling gedaan op De Schans, de Ringdijk en de Benedenrijweg. De locaties van de tellingen zijn hieronder aangegeven.



Locatie waar de verkeerstellingen zijn gedaan.

Deze tellingen laten onderstaande resultaten zien.

Wegvak	Huidige belasting
Ringdijk	2626
Benedenrijweg	2514
De Schans	399

Het betreft hier het aantal verkeersbewegingen per etmaal voor een gemiddelde werkdag.

De toekomstige belasting zal hoger zijn aangezien een deel van functies nog gerealiseerd gaat worden. Voor de verkeersaantrekkende werking van de nog te realiseren functies wordt

uitgegaan van onderstaande aantallen. Deze komen dus bovenop de bestaande verkeersbewegingen van het transferium en de bestaande bedrijven en woningen.

	Woongebouwen Tourmalijn	Woongebouwen Pilon	Realisatie overige woningen	Restaurant bij het transferium ¹	Totaal
Functie	64+64 appartementen	59 en 57 appartementen	Maximaal 50 kadewoningen	460 m2 b.v.o.	
Aantal mvt/etmaal	Ca. 717 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	Ca. 650 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	280 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	864	2511 mvt/ etmaal

5,5 betreft het aantal verkeersbewegingen per woning per etmaal voor een gemiddelde werkdag.

Etage midden segment min. 5.2 en max. 6.0 gemiddeld 5.6

In onderstaande tabel zijn de huidige verkeersbewegingen, de verwachte toename en de capaciteit van de verschillende wegen opgenomen.

Wegvak	Huidige belasting	Toename belasting	Totale belasting maximale belasting	Capaciteit wegen ²
Ringdijk (50km/uur)	2626	1647 + 864	5137	5.000 tot 10.000
Benedenrijweg (50 km/uur)	2514	1647 + 864	5025	5.000 tot 10.000
De Schans (30 km/uur)	399	1647 + 864	2910	4.000

Het betreft hier steeds motorvoertuigen per etmaal op een doordeweekse dag.

Hierbij wordt het volgende opgemerkt. In bovenstaande tabel is ook bij De Schans en de Benedenrijweg de totale extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen opgenomen. In werkelijkheid zal het verkeer verdeeld worden over meerdere aantakkingen op de Ringdijk, namelijk de twee aantakkingen van De Schans en de aantakking van de Driervierenlaan op de Ringdijk. De conclusie is dat zelfs wanneer al het verkeer via één punt zou aantakken op de Ringdijk de capaciteit van De Schans groot genoeg is.

De verkeersintensiteit per etmaal op een doordeweekse dag past binnen de capaciteit die de Ringdijk en De Schans aankunnen, zelfs wanneer de volledige verkeersafwikkeling via één punt zou lopen.

¹ Voor de verkeersaantrekkende werking van de horeca kan het volgende worden aangenomen. Het betreft een restaurant van circa 460 m2 b.v.o. Voor de bezetting kan uitgegaan worden van een gemiddelde van 100 personen die gemiddeld 1,5 uur het restaurant bezoeken. Verder wordt aangenomen dat circa 80% van de bezoekers met de auto komt met gemiddeld 1,5 persoon per auto. Dit leidt tot $100(\text{personen}) * 0,8 (\text{personen met de auto}) / 1,5 (\text{personen per auto}) = 54$ motorvoertuigen per 1.5 uur. Per uur is dit afgerond 36 autovoertuigen. Omdat de auto's ook weer terug rijden zijn dit 72 motorvoertuigbewegingen per uur. Het restaurant is 12 uur per etmaal geopend. Dit betekent in totaal 864 motorvoertuigen per etmaal.

² Bron: Handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

Conclusie

Zowel op basis van de berekende verkeersbelasting die is opgenomen in het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroever als op basis van de recent uitgevoerde verkeerstelling blijkt dat de capaciteit van De Schans, Ringdijken Benedenrijweg voldoende is. Ook na realisatie van het beoogde programma.