ADVIES

Aan: College van Burgemeester en Wethouders Ridderkerk
Van: [redacted]
Datum: 15 september 2021

Betreft: advies op eigen initiatief Rivieroevers Ridderkerk

Geacht College,

Inleiding

Via de website van de gemeente en berichten in De Blauwkai en De Combinatie heeft u op 14 januari 2021 aan bewoners, bedrijven, grondeigenaren en andere belangstellenden gevraagd mee te denken bij het opstellen van een Gebiedsvisie over de Rivieroevers van Nieuwe Maas en Noord vanaf de gemeentegrens van Rotterdam bij Bolnes tot de gemeentegrens met Hendrik Ido Ambacht bij de Crezéepolder.

Aan de betrokkenen is vanaf 11 februari tot en met 18 maart 2021 via de website een interactieve kaart beschikbaar gesteld om reacties op achter te laten. Deze reacties konden locatiegericht (binnen het plangebied voor de gebiedsvisie rivieroevers Ridderkerk) gegeven worden.
De reacties zouden later worden behandeld in onlinebijeenkomsten (OpenLabs).
Deze onlinebijeenkomsten zijn gehouden op 30 en 31 maart en 1 april.

Proces

Door de gemeente Ridderkerk is het bedrijf Royal HaskoningDHV in de arm genomen om het proces rond de totstandkoming van de Gebiedsvisie te begeleiden, de nota voor te bereiden, gestalte te geven, definitief te maken en aan de gemeente aan te bieden.
Thans, na de mogelijkheid om te reageren op de actieve kaart, ligt het ontwerp Gebiedsvisie Rivieroevers voor.

Het College heeft op 6 juli besloten de ontwerp-gebiedsvisie en PlanMER openbaar te maken voor reacties. In het derde kwartaal van 2021 worden een BinnenLab en een BuitenLab gehouden, waarna de gemeenteraad in het vierde kwartaal van 2021 de Gebiedsvisie en PlanMER definitief maken.

Thans zijn we in de periode om op het ontwerp-gebiedsvisie en PlanMER te reageren. Tot en met 19 september 2021 staat deze mogelijkheid open.
Van deze gelegenheid wordt middels deze nota gebruik gemaakt.

Participatie

Door het College is niet vooraf duidelijk gemaakt op welke wijze participatie van burgers in het proces en de besluitvorming is ingebed. Als je kijkt naar de betekenis van Participatie dan moet daar het volgende onder worden verstaan:

"Term uit de democratische theorie (democratic theory) inzake de deelname aan besluitvormingsprocessen. Bij volledige participatie heeft elke deelnemer die lid is van een besluitvormingsinstantie evenveel macht bij het nemen van een beslissing om het resultaat van dat besluit te bepalen. Gedeeltelijke participatie wijst op een proces waarbij twee of meer partijen elkaar beïnvloeden bij het nemen van beslissingen, maar waarbij de uiteindelijke beslissingsmacht slechts bij één partij ligt. Ook in cultuur spreekt men over participatie en wordt er een onderscheid gemaakt tussen 'deelnemen' en 'deelhebben': deelnemen aan een culturele activiteit als toeschouwer is iets anders dan 'deelhebben', waarmee op participatie wordt gewezen in de besluitvorming rond culturele activiteiten. In digitale cultuur wijst participatie op de actieve inbreng van deelnemers in een

creatie. Ook hier kan een onderscheid gemaakt worden tussen het 'hebben' van een inbreng zonder een beslissende invloed te hebben op het geheel, en het mee sturen en beheren van een digitaal project".

De inleiding van de wethouder op de website is er een die betrokkenen hoop geeft dat er iets aan de rivieroevers veranderen kan. De letterlijke tekst luidt:

"Van harte welkom op dit digitale platform. We hebben het opgezet om met elkaar ideeën te delen over de visie op de Rivieroevers. Deze visie moet namelijk van ons allemaal worden. In Ridderkerk vinden we het heel belangrijk dat we samenwerken en samen zaken voor elkaar krijgen. Ik hoop dat u dit digitale platform gaat gebruiken. Op die manier zorgen we ervoor dat de visie voor de oevers van de rivier van ons allemaal wordt.

De rivieroevers van Ridderkerk zijn voor ons van grote waarde. We willen dat de ruimtelijke kwaliteit van de rivier beter gebruikt en beleefd kan worden. Vanaf het land en vanaf het water. Er zijn veel wensen op het gebied van wonen, bedrijven, recreatie, cultuur en verkeer voor de Rivieroevers. Alle wensen brengen we graag met u in beeld. In een volgende stap bekijken we of deze wensen in de gebiedsvisie passen en op welke manier."

Door de gemeente is niet duidelijk gemaakt welke invloed burgers op de Visie hebben. Het staat haar dus vrij naar eigen goeddunken te handelen en de beslissingsmacht aan zichzelf te houden. Een burger die actief heeft deelgenomen aan de interactieve kaart en/of OpenLabs heeft geen enkele zekerheid of zijn of haar stem zinvol is.

Ook is geen wegingsfactor toegekend aan de reactie van burgers. Dat wil zeggen, vooraf is niet duidelijk welke opmerking, idee, etc. zwaarder weegt dan een andere inbreng.

In dit advies wordt meerdere malen de Omgevingsvisie 2035 aangehaald. Tijdens de informatiebijeenkomst, waarbij het voltallige MBR aanwezig was, zijn door deelnemers, belanghebbenden en bv. Rijkswaterstaat vele suggesties gedaan, adviezen gegeven en opmerkingen gemaakt. Deze zijn in de Omgevingsvisie niet opgenomen.

Toen is ook afgesproken dat er een evaluatie van de processtappen zou komen. Deze evaluatie heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden. De vraag rijst dan ook op of er wel nieuwe plannen gemaakt kunnen worden op basis van een niet geëvalueerd plan, i.c. Omgevingsvisie 2035?

Eerste conclusie

De inbreng van mensen die zich betrokken voelen bij de Gebiedsvisie worden in hoge mate in het ongewisse gelaten over de invloed die zij mogen hebben op de besluitvorming.
De ervaringen met de Omgevingsvisie doen de vrees rijzen dat ook ditmaal weinig waarde gehecht zal worden aan de inbreng van betrokkenen.

Reacties van betrokkenen

Om inzicht te krijgen in de reacties van betrokkenen zijn deze in een document verzameld. Elke opmerking, aanbeveling, elk idee is met een uniek nummer op deelkaartjes verzameld. De teksten zijn letterlijk gekopieerd van de actieve kaart.

In totaal zijn op de interactieve kaart door betrokkenen 168 reacties geplaatst. Zesentwintig reacties hebben betrekking op de locatie Bolnes van de gemeentegrens met Rotterdam tot en met het voormalige terrein van de werf Schram. Vierendertig reacties hebben betrekking op de locatie Huys ten Donck/ Schiepo. Veertig reacties hebben betrekking op de locatie Ringdijk/ de Schans in Slikkerveer. Veertig reacties hebben betrekking op het bedrijventerrein vanaf De Schans tot de Ridderkerkse haven. Vijftien reactie hebben betrekking op De Gorzen en directe omgeving en ten slotte zijn er dertien reacties geplaatst op de Crezéepolder.
Bijlage 1 "Weergave van gemaakte opmerkingen op de interactieve kaart" geeft alle reacties weer zoals de letterlijk op de kaart zijn vermeld.

ADVIES

De weergave op de website van de gemeente geeft in vier alinea's goed aan wat de betrokkenen ervan vinden. De tekst is in de bijlage 2 "Wat vinden de deelnemers" integraal weergegeven.

Er zijn door leden van het MBR contacten gelegd en telefonische gesprekken gevoerd met mw. A. van Mill, van de BAR-organisatie en er is contact gelegd met Huys ten Donck, hetgeen heeft geresulteerd in een gesprek met de heer Van Gerwen.
Er zijn door leden van het MBR bezoeken gebracht aan alle locaties vanaf de gemeentegrens van Rotterdam tot De Gorzen.

Een en ander heeft geresulteerd in een preadvies (bijlage 3 "Vingeroefeningen Rivieroevers Ridderkerk") van het Maatschappelijk Burgerplatform voor het gehele plangebied en dat begin maart naar de gemeente is verzonden.

Tweede conclusie
Een zeer groot belang wordt gehecht aan de bereikbaarheid voor wandelaars en fietsers voor het gehele plangebied. Een gelijk belang is er voor de beleving van de rivieroevers en het groene karakter van de oevers. Het recreatieve karakter van de rivieroevers wordt onderstreept.
Wonen langs de rivier wordt genoemd als een substantieel groot belang, waarbij vooral aandacht moet worden gegeven aan de vormgeving van die woonomgeving.
Het terugdringen van autoverkeer langs, naar en vanaf de rivieroevers heeft een grote prioriteit bij de betrokkenen, evenals de ongewenste toename in casu handhaven van bedrijfsgebouwen voor opslag en distributie.

Planning

Al in het eerste contact dat leden van het MBR met de gemeente gehad hebben is gesproken over de planning. Een opmerking van toen was dat deze planning wel heel ongelukkig is daar een belangrijk deel van de behandeling in de vakantieperiode van betrokkenen valt, waardoor er weinig gelegenheid is om een gewogen reactie te geven.

Door de behandeld ambtenaar werd te kennen gegeven dat deze planning zo is opgesteld om ervoor te zorgen dat het plan voor de Gemeenteraadverkiezingen van 2022 vastgesteld zou kunnen worden.

In de Blauwkai van 15 juli 2021 wordt vermeld dat de ontwerp-gebiedsvisie nu in te zien is. De zomervakantie van zes weken start de zaterdag na deze publicatie op 17 juli.
Als betrokkene bij de gebiedsvisie wordt van Royal HaskoningDHV op 16 augustus een mailtje ontvangen dat de documenten in te zien zijn en formeel tot en met 19 september gereageerd kan worden. Het mailtje wordt nog diezelfde dag vanaf een vakantieadres doorgezonden naar het secretariaat van het Maatschappelijk Burgerplatform met de vraag dit voor alle leden van het platform beschikbaar te stellen.
Vanuit de gemeente komt geen enkele mededeling over deze mogelijkheid.

Vanaf 9 augustus t/m 19 september kan formeel gereageerd worden op de inhoud. De reactietermijn op de ontwerp gebiedsvisie en PlanMER bedraagt zes weken, waarvan er drie weken in de zomervakantie vallen. Derhalve resteren drie weken om het plan te beoordelen, een advies op te stellen, te bespreken in een reguliere vergadering van het Maatschappelijk Burgerplatform en het advies te zenden aan de gemeente.

ADVIES

De periode van drie weken die resteert is net voldoende om de gebiedsvisie te beoordelen en met de leden van het Maatschappelijk Burgerplatform te delen. Aan het PlanMER kan (nog) niet worden toegekomen, terwijl dit een uiterst belangrijk stuk is.

Derde conclusie

Er wordt betwijfeld of het nu wel zo handig is een beoordeling van een dergelijk belangwekkende gebiedsontwikkeling deels in de zomervakantie te laten plaatsvinden, omdat met het vaststellen van de gebiedsvisie veel voor de toekomst wordt vastgelegd en andere ontwikkelingen hierdoor mogelijk worden belemmerd.

Het zou de gemeente sieren om de reactietermijn op te rekken tot en met 10 oktober, tot zes weken na het einde van de zomervakantie. Hierdoor is het voor betrokkenen mogelijk ook het PlanMER op haar merites te beoordelen.

De Gebiedsvisie en M.E.R.

Inhoud op hoofdlijnen

De gebiedsvisie zoals deze thans voorligt en uitgewerkt is, is een uitwerking van de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 uit 2017 en heeft betrekking op de rivieroevers tussen de gemeentegrens met Rotterdam en De Schans in Slikkerveer.
Volgens het plan heeft het overige deel al een duidelijke bestemming.
Onder het kopje Transformatiegebieden wordt het als volgt verwoord:

"*Transformatiegebieden*

Het grootste deel van de rivieroevers heeft al een duidelijke bestemming; in de gebiedsvisie blijft deze bestemming onveranderd. Het gaat bijvoorbeeld om de groengebieden Crezéepolder en De Gorzen, maar ook om de aaneengesloten en sterke werkgebieden van Donkersloot buitendijks en de Boelewerf.

Op drie plekken, met afgezonderde bedrijventerreinen en ruimte aan het water die onvoldoende gebruikt wordt, zijn kansen voor transformatie (verandering): Het gaat hier om (van noord naar zuid):

1. *het bedrijventerrein in Bolnes*
2. *de voortuin van Huys ten Donck samen met de locatie Schiepo*
3. *de Schans"*

Het zal alle betrokkenen die de moeite hebben genomen om de rivieroevers met veel aandacht en compassie te bezien verbazen, dat een zeer groot deel van het plangebied met één pennenstreek uit het plan wordt geschrapt, terwijl op deze gebieden tezamen 78 reacties op de interactieve kaart en nota "Vingeroefeningen Rivieroevers" zijn geplaatst.

Vierde conclusie

De Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 vormt de basis voor de gebiedsvisie rivieroevers. De gemeente lijkt zeer ingenomen te zijn met de visies die in dit plan zijn vastgelegd. Ze lijken onaantastbaar. Toch geeft de gemeente opdracht aan Royal HaskoningDHV om het gehele gebied van Rotterdam tot Hendrik Ido Ambacht te betrekken in de besluitvorming.
Als dan direct na het vragen reacties te plaatsen op de actieve kaart en de OpenLabs een groot deel van het onderzoekgebied uit het plan schrapt, dan rijzen er indringende vragen op.

Vragen zoals: "Waarom heeft de gemeente het onderhavige gebied onder de aandacht gebracht als hier toch niets aan te veranderen is?" en "Waarom veel geld uitgeven aan een onderzoek dat terzijde wordt gelegd?"

ADVIES

Onduidelijkheden
Het eerste plandeel, bedrijventerrein in Bolnes, kan tot misverstanden aanleiding geven. Er zijn drie terreinen met bedrijven. De eerste is het bedrijventerrein “De Maas” aan de Boelewerf. Het tweede de strip aan de Ringdijk, tussen de voormalige werf Schram en het Huis Soffree (Ringdijk 536). Het derde terrein bevindt zich langs de Beneden Rijweg in Bolnes. Uit het bijgevoegde kaartje blijkt dat het bedrijventerrein “De Maas” buiten beschouwing wordt gelaten.

Ten aanzien van het derde plandeel “de Schans” wordt opgemerkt dat een deel van het gebied bekend als de Bogenda-locatie niet ontwikkeld wordt tot woongebied. De bedrijvigheid die daar aanwezig is wordt gehandhaafd.

Vijfde conclusie
Door het schrappen van kleine delen uit het plangebied en/of niet benoemen van gebieden ontstaat een grote mate van onduidelijkheid welke gebieden nu wel en nu niet worden beschouwd.
Deze hoge mate van zwabberen is ongewenst en voor de betrokken burger en/of bedrijven uitermate frustrerend.

Het plan

Het bestuderen van een groot plan als de gebiedsvisie kost tijd. Voor niet ter zake ingewijden is het lezen van dit plan en toetsen aan voorheen genomen besluiten van de gemeenteraad, regels van de overheden, Waterschap en anderen bijna niet te doen.

In bijgaande stukken wordt eraan gerefereerd dat het plan getoetst is aan de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035. Dit plan is in 2017 door de raad vastgesteld. De beperking van het ontwikkelingsgebied houdt derhalve in dat voor die gebieden de Omgevingsvisie het uitgangspunt is. Ook destijds is er veel aandacht gevraagd voor het gebied tussen De Schans en de Ridderkerkse haven. Wie nu verwacht had dat er toch iets anders zou kunnen gebeuren met dit gebied komt bedrogen uit.
Waar de Structuurvisie 2020 uit 2009 nog enige verbetering van het bedrijventerrein zuidelijk van de Schans voorzag, is thans deze als bedrijventerrein voor niet watergebonden bedrijven gehandhaafd.

Een onwelkome ontwikkeling is die net ten zuiden van het aanlegpunt van de Fast Ferry(Waterbus) (Waterbus). Daar is voorzien in een grote opslaghal, die in delen verhuurd kan worden aan kleinere “opslag”bedrijven. De consequentie voor de omwonenden en gebruikers/ recreanten is dat er nog meer gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan door een grote toename van aan- en afvoerend vrachtverkeer en dat er nog meer CO_2 uitstoot, fijnstof en stikstof het milieu wordt ingeblazen door het zware vrachtverkeer. Dit moet als een ongewenste ontwikkeling gekwalificeerd worden.

Onder het kopje van De Schans wordt een steekhoudende opmerking geplaatst ten aanzien van het Unesco Werelderfgoed “de molens van Kinderdijk”. Met het zicht vanaf de overkant van de rivier moet rekening worden gehouden.
Wie thans vanuit het gebied met de molens of vanaf de West Kinderdijk in Kinderdijk naar Ridderkerk kijkt, ziet hoog boven de dijk de blokkendozen van de opslagloodsen en enorme opslagloods, die als quasi-schip is uitgevoerd, domineren. Dit kan toch niet verstaan worden onder rekening houden met het zicht vanuit dit Werelderfgoed?

ADVIES

Nadere beschouwing
Voor het gehele gebied ten zuiden van de Schans worden de volgende ontwikkelingen voorzien:

- Autoluw maken van de Oostmolen - dijk. Meer ruimte voor langzaam verkeer.
- Recreatief fietspad/ voetpad op de kruin van de dijk verlengen van de gemeentegrens met Rotterdam tot de Oostmolendijk.
- Doortrekken van de groene oeverzone langs de Noord en verbinden met de Schans.

Wel wordt de Oostmolendijk autoluw gemaakt, maar er komen geen parkeervoorzieningen bij de Crezéepolder, noch bij de Gorzen, noch bij Oudelande. Ook zijn er geen sanitaire voorzieningen opgenomen, waardoor wildplassen de enige mogelijkheid blijft.
Een behoorlijk fietswandelpad op de kruin van de dijk tussen de Crezéepolder en de Noord is niet voorzien. Hierdoor is de toegankelijkheid (zeker bij natte weersomstandigheden) zeer beperkt en wordt de mogelijkheid om een veilige fietswandelroute met beleving van de rivier aan de burgers onthouden.
De Crezéepolder is een ideaal gebied om een waterspeeltuin te creëren (op Tiengemeten is zo'n waterspeeltuin een enorm succes), ook is het een gemis dat er in de (binnen)Gorzen (ex-vuilnisbelt) geen natuurspeeltuin is voorzien.
Wel een fietspad over de kruin van de dijk op de scheiding van (binnendijkse)Gorzen en (buitendijkse)Gorzen, waar dit geen extra beleving van de rivier geeft, maar geen goed fiets/wandelpad direct langs de rivieroever van de buitendijkse Gorzen en geen verbetering van het voetpad door dat deel van de gorzen, waardoor je met "schone" schoenen kan genieten van de natuur.

Onder de vitale werklocaties worden de grote opslag loodsen (quasi schip en dergelijke) aangemerkt als water verbonden werkgelegenheid. Echter er is geen los- en laadkade en alle vervoer vindt plaats door grote vrachtwagencombinaties met alle nadelige gevolgen voor de woon-, werk-, leefomgeving en milieu. Het zou de gemeente sieren als gehoor wordt gegeven aan de oproepen uit de actieve kaart om deze bedrijvigheid die niets met hun ligging aan het water gemeen hebben verplaatst worden naar terreinen langs de snelwegen.

De groenstrook welke aan de rivieroever is gelegen naast het quasi schip wordt doorgetrokken tot de Schans. Echter wordt deze groenstrook niet toegankelijk voor fietsers en mogelijk ook niet voor wandelaars. Juist het doortrekken van de fiets/wandelroute met een brug over de haven naast Paviljoen Struis op de Schans zou een verrijking van de rivieroevers betekenen.

De oude hallen van Smit Slikkerveer en de locatie Brush worden in de plannen herontwikkeld tot bedrijventerrein; lees: hier komen opslagloodsen. Ook deze ontwikkeling is door velen die gereageerd hebben op de interactieve kaart als uiterst onwenselijk genoemd.
De vier gelijke loodsen van Smit Slikkerveer zouden prima herontwikkeld kunnen worden tot woon/werklocaties. Dat wil zeggen woning met atelierruimten en/of kleinschalige werkplaatsjes voor bv reparatiebedrijfjes van elektronische en huishoudelijke apparatuur.
Ook de voormalige scheepsbouwloods van De Groot en Van Vliet is hiervoor geschikt. Hierbij de kanttekening dat deze locatie een gelijk karakter zou kunnen krijgen als de voormalige scheepsbouwloodsen op het RDM-terrein in Rotterdam-Heijplaat.

Een van de weinig goede dingen in dit deel van het plan is de mogelijkheid om op de kop van de haven woningbouw te ontwikkelen.

ADVIES

Zesde conclusie

De plank wordt volledig misgeslagen door het gebied ten zuiden van de Schans niet te herontwikkelen. Zo wordt een uitermate onwenselijke ontwikkeling uit het verleden niet rechtgezet. De herontwikkeling zal geruime tijd vragen, maar is zeker voor 2035 realiseerbaar.

Verdere toets en vergelijking met de Omgevingsvisie

Wie een verdere toets en vergelijking met de Omgevingsvisie maakt komt tot de ontdekking dat er slechts op twee plekken enige wijziging plaatsvindt. De eerste is de watergebonden bedrijvigheid – die niet watergebonden te noemen is – in Bolnes tussen Het Bordes en de voormalige werf Schram en de bedrijven die terplekke binnendijks zijn gelegen kunnen op termijn als woningbouwlocaties ontwikkeld worden.

De locatie Schiepo wordt in het plan ook aangemerkt als mogelijk ontwikkelgebied voor woningbouw.

De Schans

De mogelijkheden voor herontwikkeling van een deel van het gebied noordelijk van het aanlegpunt van de Fast Ferry(Waterbus) en direct grenzend aan de Ringdijk (het terrein Bogenda) wordt op de lange baan geschoven, terwijl al bedrijfsruimten leeg staan. Het zou nu niet passen bij de status van de bedrijven.
Beleid voeren op het actief verplaatsen van de hier aanwezige bedrijven heeft, gelet op de opmerkingen die door betrokkenen zijn gemaakt, een hoge prioriteit.

De aanwezige haven is een mooie aanleiding om hier de historie van de scheepsbouw en Ridderkerk gestalte te geven. Behoudens benaming van sommige woongebouwen herinnert er weinig tot niets aan de historische ontwikkeling van Ridderkerk.

Het onderbrengen van enkele historische schepen die qua geschiedenis aan Ridderkerk zijn gebonden (zoals de stoomsleepboot Pieter Boele) of van schepen die hier gebouwd zijn (er zal best nog wel ergens een coaster of klein zeeschip varen die bij De Groot en Van Vliet is gebouwd) zouden per definitie in deze haven thuishoren.
Een dergelijke ontwikkeling zou de aantrekkelijkheid van het gebied in hoge mate verhogen.

Noordelijk van de Schans ligt aan de Ringdijk een (opslag)locatie van het waterschap. In het ontwerpplan wordt hierover gezegd:
"Creëren van een open plek aan het water bij de huidige weinig intensief gebruikte opslag - plaats van het waterschap".
Veel meer dan een plek met een paar bankjes kan deze locatie niet worden. Ze is gelet op de stroming in de rivier en de drukke scheepvaart niet mogelijk hier een rivierstand te creëren.

Zevende conclusie

Op enkele details na (groen achter de hallen van Smit Slikkerveer en de kleine woningbouwlocatie bij de haven van de Schans) zijn er geen verschillen met de Omgevingsvisie gevonden. Er wordt geen recht gedaan aan de inbreng van de burgers.

De vraag is dan ook gerechtvaardigd "waarom wordt er zoveel geld uitgegeven aan iets dat al vast ligt?"

ADVIES

Huys ten Donck/ Schiepo

Het voorkeursalternatief laat een kleine woningbouwlocatie zien op de plek waar nu nog enkele zeer oude en deels vervallen bedrijfsgebouwen staan. De locatie is de plek waar de roemruchte scheepswerf Piet Smit jr is gestart en is in particulier eigendom.
In het verleden is niet naar deze locatie gekeken.

De locatie is alleen geschikt voor de ontwikkeling van woningen in het dure segment. Het is de vraag of dit een gewenste ontwikkeling en niet aleer gekeken moet worden naar een functie meer passend bij de historische waarde van de locatie.

Schiepo
In het voorkeursalternatief wordt de Schiepolocatie aangemerkt als een zoeklocatie voor herontwikkeling voor wonen en werk.
De huidige grote loods langs de Ringdijk is in 2019/2020 volledig vernieuwd. Een amoveren van deze loods zou een geweldige kapitaalvernietiging met zich meebrengen en moet als onrealistisch en ongewenst gekenmerkt worden.

Het overige terrein op deze locatie leent zich juist voor vitale watergebonden bedrijven in de Offshore sector. Revitalisering van dit terrein tot bouwplaats van bijv. delen van schepen, sloepen of bouw van grote pleziervaartuigen en binnenvaartschepen zou hier passend zijn.
Alleen op lange termijn (na 2050) behoort een transformatie tot woonlocatie tot de mogelijkheden.

Achtste conclusie
Voor transformatie tot woonlocatie is het voor het Schiepoterrein nog te vroeg. Een herindeling van het terrein kan wel bijdragen tot een verbetering van de beleving van dit gebiedsonderdeel.

Buitendijks gebied Huys ten Donck
Het buitendijks gebied van Huys ten Donck wordt in de plannen niet of nauwelijks aangemerkt als een herontwikkelingsgebied conform de wensen die vastgelegd zijn in de Omgevingsvisie en het Plan Landschapspark Huys ten Donck dat in 2019 in de gemeenteraad is behandeld.

Een bemoeilijkende factor voor dit gebied is dat het in het verleden met (mogelijk) vervuild havenslib is opgehoogd. Hier heeft de gemeente naar onze smaak een taak om het voortouw te nemen, zodat herontwikkeling van dit gebied kan plaatsvinden.
Echter is er in het voorkeursalternatief een grote mate van onduidelijkheid welke ontwikkeling van het buitendijkse gebied past in de gebiedsvisie.

In het gesprek met Huys ten Donck is een ontwikkeling van het terrein van Schiepo niet als prioriteit aangegeven. Men ziet meer in een beperkte woningbouw op het eigen terrein aansluitend aan de Schiepolocatie.

Donckse getijdenpark
Voor het gebied direct ten noorden van het Landgoed Het Huys ten Donck is een getijdenpark ontworpen, dat samen met de ontwikkeling van het voorterrein, een nieuwe, aantrekkelijke en natuurlijke inrichting van de rivieroever beoogt. Hierbij wordt de getijdewerking van de rivier weer zichtbaar en nemen de natuurwaarden toe. Met het getijdenpark wordt ook ingezet op het verbeteren van de relatie met het landgoed.

Een relatie met het aan de overzijde van de rivier gelegen natuurgebied De Zaag is voorzien in een particulier initiatief voor een overzetmogelijkheid.

ADVIES

In het gesprek en in de nota Vingeroefeningen Rivieroevers Ridderkerk zijn een aantal ontwikkelingen voor dit buitendijkse gebied genoemd die mogelijk kansrijk zijn voor Huys ten Donck. Vanaf de Schiepolocatie is een fiets/wandelpad direct langs de rivieroever een welkome aanvulling op die plannen. Deze fiets/wandelroute sluit dan aan op de woninglocatie op de voormalige scheepswerf Schram.
Ook zou, geïntegreerd in het getijdepark, een rivierstrand gecreëerd kunnen worden, waar het (doordat het binnen de oeverlijn van de rivier valt) veilig gezwommen kan worden. Wil een dergelijk strand op een goede manier gebruikt worden, dan is een regulering van de toegang gewenst en zijn sanitaire/omkleedvoorzieningen nodig.

Een landschapmuseum, verhalend over de betekenis van buitenplaatsen, landgoederen en natuurbeheer zou een welkome aanvulling kunnen zijn op het getijdepark. In de Vingeroefening is het museum Voorlinde in Wassenaar als voorbeeld voor een dergelijk museum gegeven.

Het aansluitende griend is op dit moment alleen vanaf de Ringdijk te beleven. Het doortrekken van een fiets/wandelroute direct langs de rivieroever, hier over en brug, geeft een extra beleving van het griend zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het gebied.

Negende conclusie
Het is wenselijk om de ideeën omtrent het getijdegebied buitendijks van Huys ten Donck te integreren in de gebiedsvisie. Daarbij de mogelijkheden open te laten om een rivierstrand en een landschapmuseum hier te kunnen ontwikkelen.

Bolnes

In het afgelopen decennium is een begin gemaakt met de herontwikkeling van bedrijfsterreinen naar woongebieden. Deze ontwikkeling wordt in de gebiedsvisie Rivieroevers verder doorgezet. Waar de Omgevingsvisie nog voorzag in watergebonden bedrijvigheid langs de Ringdijk, is er nu een trendbreuk waar te nemen. Deze zal door grote delen van de burgers als wenselijk gekwalificeerd worden.
In het voorkeursalternatief wordt zowel voor Bolnes buitendijks, als Bolnes binnendijks een transformatie tot woonlocaties voorzien. De bestaande bedrijvigheid zou in dat geval moeten wijken. Buitendijks zal er nauwelijks een traan om gelaten worden. De aanwezige hallen staan met regelmaat leeg.
Binnendijks ligt dit genuanceerder. Bedrijven als Van Kwawegen en de benzinepomp van Den Haan zijn Bolnesser bedrijven die volledig in het DNA van Bolnes zitten. Ze zijn er ontstaan, van vader op zoon overgegaan en zeer dienstbaar aan de Bolnesser bevolking.
Het handhaven van deze twee bedrijven op deze locatie staan een ontwikkeling van de locaties naar wonen niet in de weg.

Wonen langs de rivier is een ultieme wens van veel mensen. Evenals de wens van vele ouderen om op een locatie dicht bij de meest elementaire voorzieningen (winkels, dokterspost, apotheek, openbaar vervoer, etc.) te wonen zou gerealiseerd kunnen worden in een Knarrenhof aan de Ringdijk ter hoogte van het einde van de Rijnsingel.

Reeds werd in de Omgevingsvisie vastgelegd dat er bij de pier van Werfkade een ideale aanlegplaats is te maken voor de Fast Ferry(Waterbus). Vier jaar later is er nog steeds geen duidelijkheid wanneer deze voorziening er komt.
In combinatie met de Fast Ferry(Waterbus) is een restauratiegelegenheid à la Struis een welkome aanvulling.

ADVIES

Het plan maakt gewag van een getijdepark in de rivier nabij de te ontwikkelen woonlocatie en de aanlegplaats van de Fast Ferry(Waterbus). Bij de vaag of dit realiseerbaar is en veilig voor de eventuele bezoeker mogen vraagtekens worden geplaatst.
De stroming in de rivier is hier tamelijk sterk. Bovendien wordt niet duidelijk gemaakt hoe het bunkerstation in de toekomstige visie past.

Wat opvalt in het voorkeursalternatief is, dat de fiets/wandelroute op afstand van de rivieroever over de bestaande dijk wordt geprojecteerd. Dit is een handhaving van de status quo en voegt weinig toe aan de beleving van de rivier.

Tiende conclusie
De ontwikkelingen zoals voor Bolnes voorzien wijken nauwelijks af van de Omgevingsvisie. De beleving van de rivier is alleen op afstand, wat aan de wens van de burgers nauwelijks tegemoetkomt. Een getijdepark XL in de rivier is alleen realiseerbaar als de meest verregaande veiligheidseisen in acht worden genomen. Het moet dan echter niet zo worden dat door het opschietend groen het zicht op de rivier wordt belemmerd.
Op termijn is wellicht een woonlocatie Bolnes binnendijks realiseerbaar, echter dan wel rekening houdend met essentiële aanwezige bedrijven.

Tot slot
Recreatieve functie
Veel reacties op de interactieve kaart hebben betrekking op de recreatieve functie van de rivieroevers. Groen, wandelen en fietsen worden als belangrijke recreatieve aspecten genoemd. Het ervaren van de rivier wordt op dit moment beperkt tot een enkele plek. Een wandel- en fietsroute direct langs de rivier is in het plan niet voorzien. Zoals ook in de Omgevingsvisie is vastgelegd wordt het fiets- en wandelverkeer verbannen naar de bestaande dijken en paden.

Maak van de dijken een straat waar de auto te gast is. Dit is een belangrijke en veilige toevoeging aan de bestaande fietsroute. Deze fietsroute is NIET om de beleving van de rivier in optima forma te ervaren. Daarvoor is een fiets/wandelroute direct langs de rivieroever onontbeerlijk.

Zo'n fiets/wandelroute kan ook een leerzame functie hebben. De geschiedenis van de verbinding van Ridderkerk met de rivier is een lange geschiedenis. Zorg in samenspraak met de Oudheidskamer voor informatiepanelen met tekst en foto's over markante plekken langs de route en over belangrijke gebeurtenissen. In de bijlage "Vingeroefeningen" zijn wat voorbeelden genoemd.

Wonen
De locaties die in het plan ontwikkeld worden tot woonlocatie zullen nauwelijks bijdragen tot een substantiële toename van een betaalbaar woningbestand. Alleen een herontwikkeling van het gehele gebied van de Schans tot de Ridderkerkse haven zal een mogelijke toename kunnen betekenen. Bij een gemiddelde woningdichtheid van 60 won/ha betekent dit een toename van 1600 woningen en bij een dichtheid van 80 won/ha zelfs 2150 woningen.

Inspraak
In de stukken is niet of mondjesmaat terug te vinden wat er met de ideeën, handreikingen, plannen, etc. van betrokkenen is gedaan. Naar onze smaak wordt het vertrouwen dat onze Ridderkerker in haar overheid zou moeten hebben niet geholpen maar eerder zwaar tekortgedaan.

Verwacht mocht worden dat er een uitgebreid en afgewogen deel van het plan over de inbreng van burgers zou gaan. Het is nog net te laat om dit deel van het proces nu echt gestalte te geven.

ADVIES

Geef de burgers de ruimte om tot 10 oktober te reageren op het PlanMER.

Financiële consequenties
Met het maken van een gebiedsvisie gaat veel, heel veel geld gemoeid. Het gevoel is er dat een copy-paste van de Omgevingsvisie nu gepresenteerd wordt als een nieuw plan. Zonde van het geld.

Eindadvies

De gemeente wordt gevraagd om zonder dat dit financiële consequenties heeft, het plan te herzien, aan te vullen met uitwerkingen van de nu niet in ogenschouw genomen gebieden en tot een evenwichtiger plan te komen dat meer recht doet aan de betrokkenen.

De gemeente wordt nadrukkelijk gevraagd om de burger duidelijk te maken welke afwegingen er zijn gedaan ten opzichte van de wensen, ideeën, vragen van burgers en dit schriftelijk vast te leggen in het plan.

De gemeente wordt gevraagd niet de einddatum van het proces tot doel te stellen, maar de zorgvuldigheid en participatie van de burgers ruim baan te geven.

De gemeente wordt gevraagd bij voorkomende volgende ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en leven, vooraf duidelijk te maken op grond waarvan afwegingen gemaakt gaan worden, wat de zwaarte is van onderdelen ten opzichte van elkaar en in relatie tot eerder genomen besluiten.

De gemeente wordt gevraagd de herontwikkeling van het gebied ten zuiden van de Schans tot woongebied in de nabije toekomst mogelijk te maken en hier actief beleid op te voeren.

De gemeente wordt gevraagd om vooraf een duidelijk doel te formuleren waaraan het plan moet voldoen.

De gemeente wordt gevraagd om perioden waarin de burger kan reageren op dolen, wensen, visies en uitwerkingen nimmer te laten samenvallen met schoolvakanties.

[redacted]
Lid MBR (Wonen en buurt)

[redacted]
Wnd. voorzitter MBR

Bijlagen:

bijlage 1 “Weergave van gemaakte opmerkingen op de interactieve kaart”

bijlage 2 “Wat vinden de deelnemers”

bijlage 3 “Vingeroefeningen Rivieroevers Ridderkerk”

Mondelinge zienswijze op maandag 20 september 2021 aan Anja van Mill-Dijkshoorn (BAR-organisatie).

[redacted], lid Maatschappelijk Burgerplatform Ridderkerk (MBR)

Emailadres: [redacted]

Telefoon: [redacted]

Telefonisch contact tussen mevrouw A. van Mill en [redacted] op maandag 20 september 2021, in vervolg op eerdere pogingen van haar op donderdag 16 september en vrijdag 17 september om elkaar telefonisch te spreken. Aanleiding daarvoor was de ontvangen email van het MBR.

De stukken Onderstaande wordt ingediend als een toelichtende samenvattende, mondelinge zienswijze op de planMER. Verder verwijst [redacted] naar de stukken die zijn ingediend. Afgesproken wordt dat de stukken die per mail zijn toegestuurd op 15 september 2021 en aanvullend op 19 september 2021 worden beschouwd als zienswijzen van het MBR. [redacted] zal binnen 2 weken ter completering de brieven die bij deze mails zijn gevoegd, ondertekend aanleveren bij A. van Mill onder vermelding van “zienswijze ontwerpgebiedsvisie Rivieroevers en MER dossier 373081”.

Uit nader telefonisch overleg bleek dat het MBR een schriftelijke ondertekening van de voorzitter niet wenselijk vond, aangezien het MBR altijd per mail haar advies uitbrengt. Daarom is een tussenweg afgesproken dat de voorzitter per mail bevestigt dat de zienswijze namens het MBR is ingediend.

Op 27 september 2021 is deze bevestigende email van [redacted] (als waarnemend voorzitter) ontvangen.

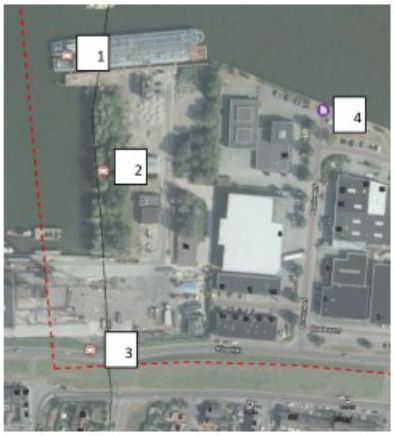
Samenvatting OpenLabs maart & april 2021

Op 30, 31 maart en 1 april 2021 vonden drie zogenaamde OpenLabs plaats. Deze online bijeenkomsten waren gepland om samen verder te praten over de reacties die eerder op de interactieve kaart zijn gegeven. Alle geïnteresseerden konden in deze OpenLabs hun mening en bijdrage aan de visie geven. In totaal hebben 24 inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden gesproken over het gebied nu en in de toekomst.

In het navolgende deel zijn alle opmerkingen die op de interactieve kaart zijn geplaatst weergegeven.

De opmerkingen zijn letterlijk overgenomen van de kaart en van een uniek nummer voorzien, zodat deze op de bijgevoegde deelkaarten zijn gelocaliseerd konden worden.

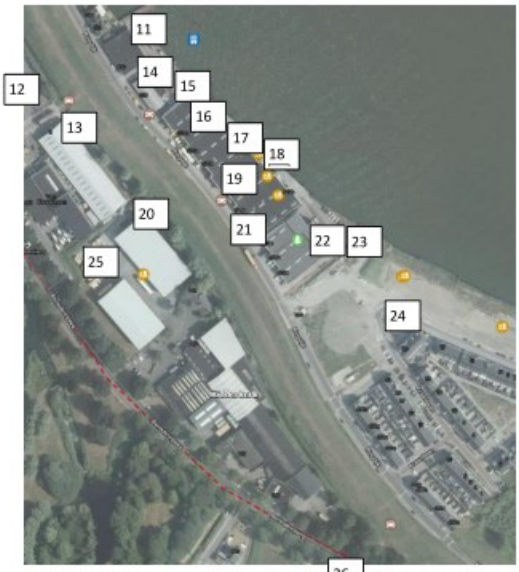
Gemaakte opmerkingen: (aan de locatie gebonden)



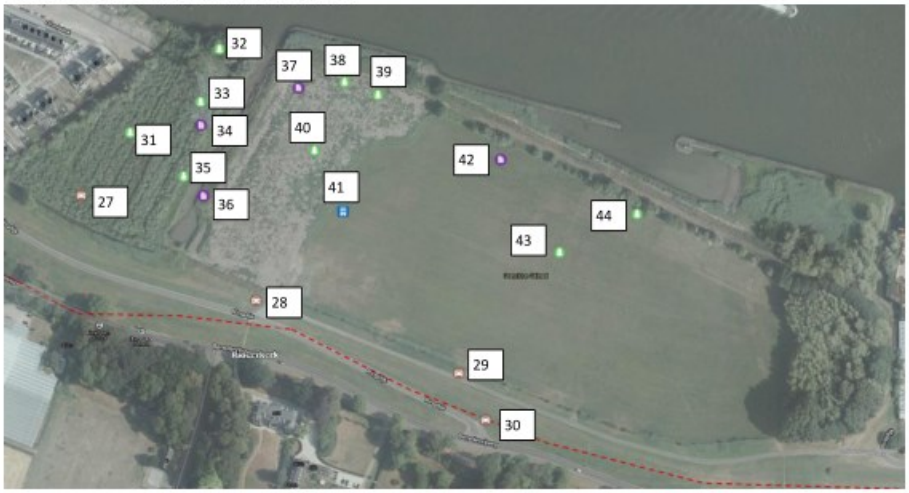
Plek: gemeentegrens met Rotterdam

1 en 2) opstapplaats voor Fast Ferry (2x)
3) verkeersbelasting vanuit Rotterdam beperken, momenteel is er heel veel ontsluitingsverkeer vanuit Rotterdam via Ringdijk en Rijnsingel. Dit ook vooruitlopend op de mogelijke nieuwe woningbouw aan de waterkant in Rotterdam
4) verlengen wandelpad naar de Fast Ferry

Plek:
5) Op dit punt staan regelmatig auto's geparkeerd. Deze blokkeren de toegang (bocht) naar fietspad. Deze auto zijn niet van de bewoners maar van vissers of bezoekers of verkoop van drugs. Sluit werfkade af voor autoverkeer (m.u.v) bewoners. Parkeervakken alleen met ontheffing.
6) Dit woongebied voelt eerder bij Rotterdam te horen dan bij Ridderkerk. Zorg voor meer verbinding. Is nu erg anoniem gebied.
7) Denk goed na bij inrichting van het gebied. Aan werfkade zijn nu parkeerplaatsen gecreeerd die s' avonds gebruik worden voor drugs verkoop. In de zomer vaak last van auto's ('s-avonds) met harde muziek. Omwonende hebben er last van. Geen openbare parkeervakken hier meer plaatsen.
8) Beneden rijweg naar rotterdam moet onaantrekkelijk wotden gemaakt voor sluipverkeer van en richting rotterdam. Bewoners aan de benedenrijweg ervaren steeds meer geluidsoverlast van nachtelijk vrachtverkeer, en vroeg spitsverkeer. In de avond wordt de beneden rijweg af en toe als racebaan gebruikt. Een paar weg slingers erin met beton blokken ter afbakening zoals bij op ringdijk naar randweg is toegepast. Bij uitbreiding woningbouw aan de oever goed nadenken over bereikbaarheid met de auto en ontsluitingswegen. Met name de toename van verkeersdrukte en lawaai heeft nadelige impact op leefklimaat van bestaande woonwijken.
9) Nadenken over ontsluiting bij toename woningen
10) Knarrenhof Bolnes, woningen voor ouderen aan de rivier

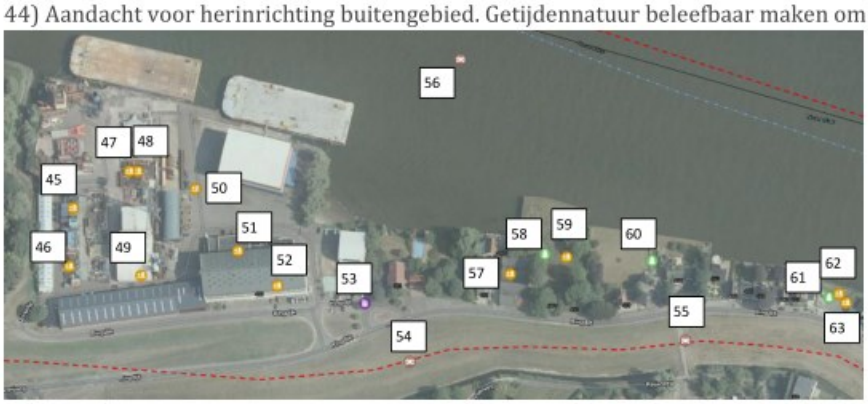


11) Laat de gemeente hier eens zijn verantwoordelijkheid nemen op handhaving en koop het stuk grond ipv jarenlang niets te doen en maar af te wachten.
12) De doorgang is hier illegaal versperd, dit is een doorgang voor mensen met honden en wandelaars ! Zo zonde dat er niemand zich erom bekommert !
13) Maak heel de dijk 30 km gebied, Vrachtverkeer is er nauwelijks meer, maar nu is het een racebaan, een bron van ergernis. Kijk ook eens naar de hoogte van de dijk ! Verzakking van minimaal een 0,5 meter !
14) Voor de hier gevestigede bedrijven is liggigng aan het water geen noodzaak. Voorstel om hier deels woninigen en deels een getijden gebied met groen te creeeren. te creeeren.
15) Wandelpromenade van Bordes tot Riederwerf
16) Wonen, bereikbare woningen voor sociale huur en sociale koop.
17) Starterslaagbouw en seniorenhoogbouw (max 4 etages).
18) Deze bedrijfs strook is echt foeilelijk. Hoe kun je als gemeente zon toplocatie laten verpesten door zulke lelijke
19) Bedrijfs strook hier is echt foeilijk. Hoe kun hier als gemeente het toestaan om op zo'n top locatie als dit zulke lelijke bedrijfs loodsen hebben laten plaatsen. De bedrijven die gebruik maken van deze loodsen hebben geen directe ligging aan het water nodig(vraag me hierbij af wat destijds hierbij de toekomst visie was). Voorstel is om hier de hele boel plat te gooien en hier woning bouw (afwisselend hoog en laag). Dus ook betaalbaar houden. Hierbij woningbouw afwisslen met ruitme voor groen. Langs de oever of eventueel aan het water een groen strook voor wandelaars. Ook tussen de huizen ruimte houden voor groen. Geen woningnieuw bouw zoals bij de Schans. Daar zie je ter hoogte van de nieuw bouw alleen maar baksteen, stoeptegels en nauwelijks groen of een boom. Zeker met het oog op verandelijke klimaat, grondwateropslag, en dat overheid en gemeente groene tuinen promoot, is woning bouw zoals bij Schans is gebeurd niet wenselijk
20) Gevaarlijke situaties met DHL en andere bedrijven oplossen
21) Buurtpark met bankjes en speeltuin
22) Gebied ontwikkelen voor woningbouw. Met wandel en fiets strook langs het water. Geen autoverkeer toestaan. Want ik zie dat op parkeer gelegen langs het water zoals bij dockhof er savond autos staan van waaruit drugs wordt verhandeld, of luid muziek tot in de nacht wordt afgespeeld.
23) Start met woningbouw. Plus fiets en wandelstrook lang het water. Geen autoverkeer en parkeervakken creëren. Ivm drus dealen en geluidsoverlast zoals bij dockhof het geval is.
24) Loopverbinding naar rivier is door ontwikkelaar aangepast; houdt aandacht voor de oorspronkelijk geplande boulevard en de verbinding van en naar de oever/wandelboulevard
25) Dit bedrijf laten verhuizen naar bolnesserkade. Vrijgekomen gebied geschikt maken voor woningbouw. Hierbij een groenstook van 30 meter breed vanaf donckse velden naar rivieroever creëeren. Wellicht met getijdenpark aan de oever
26) Snelfietspad op de dijk van Maesdonck tot pas aangelegd snelfietspad bij De Schans. Wellicht ook doortrekken vanaf Maesdonck naar Rotterdam.



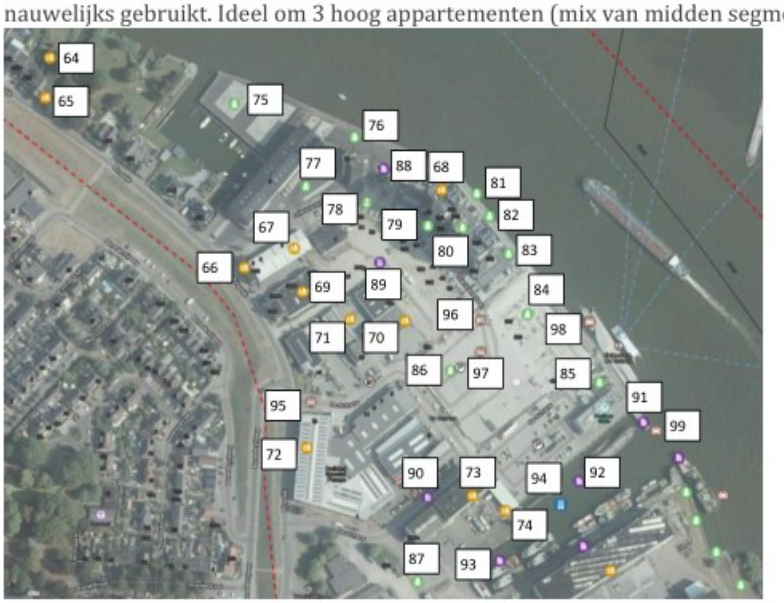
27) Voorkom hier parkeerplaatsen, die het landschap ontsieren als er een theehuis wordt geplaatst. Houdt het klein en maak er geen regionaal recreatiepunt van.

28) Nadenken over ontsluiting bij toename woningen
29) Geen doorsteek voor autoverkeer maken. Ook niet bij woning uitbreiding. Dit gebied en aangrenzende donckse griend ligt nu in de verkeersluwte. Dit hebben we hard nodig in de Randstad
30) Verbeter de verkeersveiligheid van dit kruispunt, doordat het fietspad over de dijk niet is doorgetrokken ontstaan er gevaarlijke situaties voor fietser (recreanten en bewoners rivieroevers)
31) Getijdengebied / natuurgebied
32) Geef dit gebied een beschermde status. Dus geen woningbouw en green bedrijfsterein.
33) Geef gebied beschermde status. Geen woning en bedrijfterein
34) visie op masten ontwikkelen deze zijn toch niet meer van deze tijd en kunnen onder de grond.
35) Donckse Griend behouden en ontoegankelijk houden. Eén van de weinige rustgebieden voor natuur langs de rivier. De unieke natuurwaarde kan alleen op die manier behouden worden.
36) Ontwikkel dit goed zodat brug naar Krimpen hier niet kan aanlanden in de toekomst.
37) Koffie/thee huisje (kleine horeca) vanwege wandel- en fietsroute.
38) Wandel en natuur gebied. Het grote grasveld beter benutten voor groen. Het bos wat naast het haventje geheel gekapt is, vervangen door nieuw groen met afwisselende soorten
39) Maak dit gebied geschikt om te wandelen . En wellichf een groen verbinding maken met het hierachter gelegen donckse bos en donckse velden.
40) Dit groen gebied, met achterliggend donckse velden en bos verbinden (dier vriendelijk). Gebied beter inrichten voor insecten. Nu wordt er 2x per jaar op leefgebied van insecten een aanslag gepleegd door het dijkgebied in zijn geheel in zeer korte tijd ye maaien. Zoek dus ook samenwerking met het waterschap voor beheer en onderhoud van het weinige groen wat er nog is.
41) Snap niet dat uitbreiding werklocatie langs de rivier in ridderkerk wenselijk is. Er zijn steeds minder scheepswerven, bij IHC worden mensen ontslagen en de voormalige scheepswerf terreinen aan de Oostdijk in Rotterdam wat op een steenworp van Ridderkerk ligt worden al jaren niet gebruikt. Volgens mij is dit gebied deels aangemerkt als nieuw woningbouw gebied. Geen nieuwe bedrijven in het overgebied. Dichter bij de snelweg zijn er nog diverse gebieden die hiervoor beter gebruikt kunnen worden.
42) Dit gebied strategisch inrichten zodat er in de toekomst geen oever verbinding naar de overzijde kan worden gemaakt. Wellicht dit gebied verkopen aan zuidhollandes landschap en hier een uniek natuurgebied voor beschemde soorten te maken.
43) Wandel stiltegebied met bankjes
44) Aandacht voor herinrichting buitengebied. Getijdennatuur beleefbaar maken om het groen hier te behouden



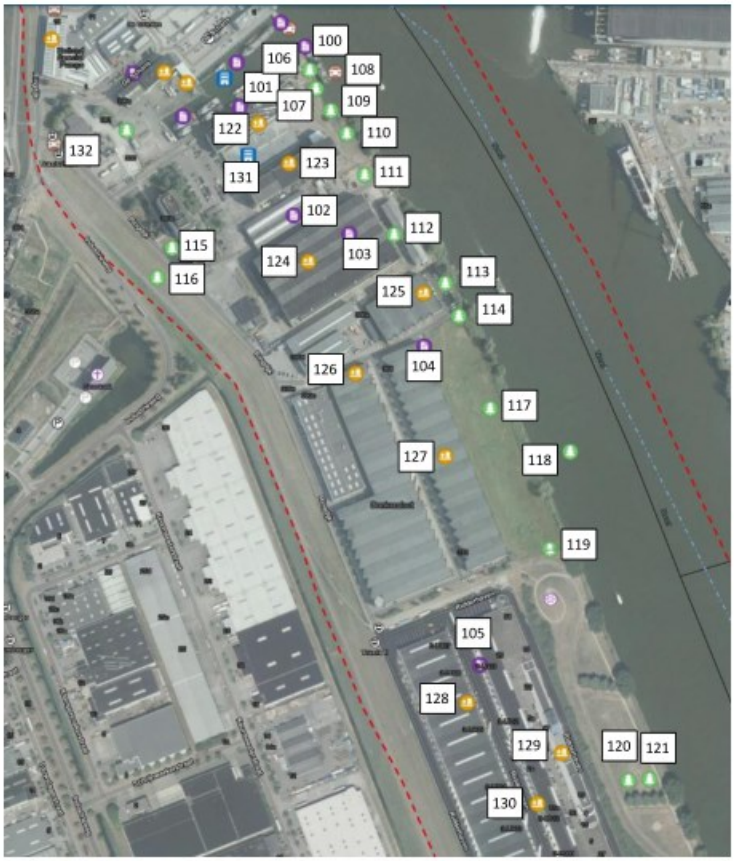
45) geen flats!!!
46) geen gigantische woontorens, zijn nauwelijks ontsluitingsmogelijkheden voor zoveel bewoners
47) In het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers 2008 is voor deze locatie al een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor woningbouw, maar daar is tot op heden geen uitvoering aan gegeven. Mij lijkt een actievere betrokkenheid van de gemeente om tot woningbouw te komen op deze plek aangewezen. Het gaat uiteindelijk om een bedrijf dat qua milieuzonering niet goed ligt ten opzichte van de naastgelegen woonwijk. Aan de voorkeursafstanden voor een 4.1 inrichting wordt niet voldaan. Daar komt bij dat nog niet zo lang geleden de loods aan de Ringdijk geheel is opgeknapt en voorzien van zonnepanelen. Dat laat zich niet rijmen met de ruimtelijke intenties voor deze locatie namelijk transformatie naar woningbouw. Vandaar mijn opmerking om de komende planperiode meer concreet in te zetten op transformatie.
48) Alleen laagbouw en betaalbare woningen (deel voor starters en alleenstaanden)
49) Geen hoogbouw en peperdure appartementen
50) Bij ontwikkeling tot woongebied: leer van de fouten aan de drierivierenlaan... probeer 1 of 2 karakteristieke pontons te behouden in het nieuwe beeld, gebruik ze voor groen en bijzonder programma. dergelijke drijvende voorzieningen kunnen veel vaken terugkomen langs de ridderkerkse rivierovers.
51) geen woontorens en grote complexen
52) niet van grote afschuwelijk lelijke woontorens zoals de drierivieren maar een leuke laagbouwwijk

53) Hier is een sociaal onveilige plek wegens evidente handel in drugs. Dat maakt deze ‘flessenhals’ in de wandelverbinding tussen Slikkerveer en Bolnes / Donckse Velden zeer onaantrekkelijk. En dat is jammer omdat een wandeling langs het opgespoten land bij Huys ten Donck erg mooi is.
54) Nu van de Ringdijk een 30 km/u weg is gemaakt, is er eigenlijk geen fatsoenlijke ontsluiting meer van de vele nieuwe woningen aan bijvoorbeeld de Drierivierenlaan. Met de auto richting Rotterdam betekent ‘óf zo’n 9 drempels nemen óf omrijden via de Industrieweg richting Rotterdamseweg óf kruip door sluip door oudere kern van Slikkerveer. Drie onaantrekkelijke opties. Meer woningen aan de oevers betekent dat voor een veel betere ontsluiting gezorgd moet worden.
55) Blijf ringdijk onaantrekkelijk houden voor autoverkeer en vrachtverkeer. 30 km zone en verkeersdrempels werken prima. Eventueel aanbrengen van wegslingers. Door genomen maatregelen beperk je tevens het sluipverkeer van en naar Rotterdam en de A15, en achterliggende gemeente HIA, Zwijndrecht en Alblas. Dit heeft ook een positief effect op drukte beneden rijweg richting Bolnes. Bij verdere uitbreiding van woning bouw langs de rivier zal er goed moeten worden gekeken naar onsluitingswegen. Wellicht de loop van de industrieweg aanpassen
56) 'watertaxi' recreatieve verbinding naar kleine zaag.
57) oude panden die op instorten staan eigenaren wachten op grote klapper bij andere bestemming niet aan toe geven en vasthouden aan leuke huizenlint die er is max 1 of 2 huizen om oude troep op te ruimen
58) Zie opmerking bij kavel waterschap. De oude loodsen staan schots en scheef, maar dat maakt ze niet minder waardevol en sfeervol. Probeer deze te behouden!
59) Wonen in groen
60) Behouden en openstellen van groene kavel voor doorkijkje.
61) Dit perceel van het Waterschap wordt nauwelijks gebruikt, maar ze zijn alleen door 'grotere machten' in beweging te krijgen. Realiseer hier paviljoen Struis 2.0! Hou het groene deel openbaar toegankelijk zodat ook andere inwoners van Ridderkerk hier de rivier kunnen beleven! Een welkome aanvulling op een mooie route over de ringdijk.
62) Aantal watervilla’s bouwen hier
63) Dit is een opslag plaats van volgens mij het waterschap. Staat tevens een oude werkplaats. Volgens mij wordt dit nauwelijks gebruikt. Ideel om 3 hoog appartementen (mix van midden segment en hoog segment) te plaatsen



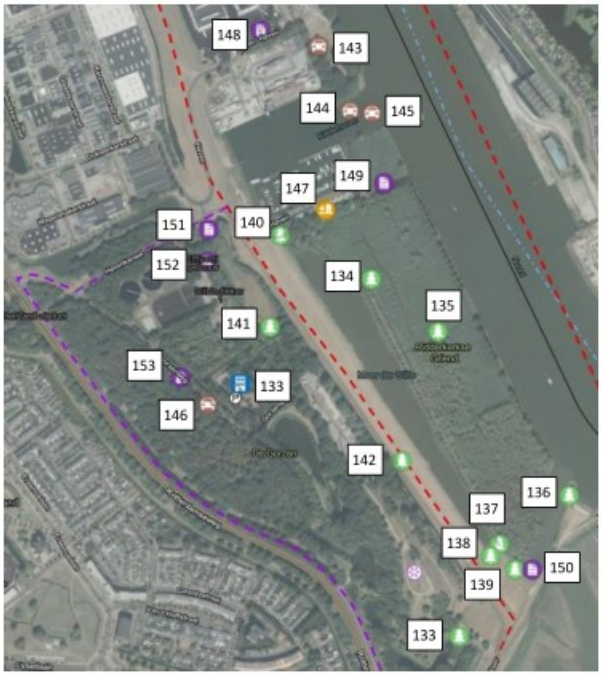
64) Woningbouw
65) waardeer dit kenmerkende lint van vrijstaande woningen. Dit geeft een prettige sfeer ook voor voorbijgangers en doet recht aan het dorpse karakter van Ridderkerk
66) Dit pand staat al sinds oplevering leeg. Ombouwen naar (studenten)woningen ivm aansluiting Fast Ferry Rotterdam.
67) Loodsen die tr koop staan opkopen door gemeente en herbestemmrn voor woningbouw
68) Appartementen verplichten bij nieuwbouw een parkeergarage te voorzien! De nieuwste woontoren hebben gedn parkeergarage waardoor het hele gebied volstaat met geparkeerde auto’s
69) Hier woningen. Bedrijven verhuizen.
70) Hier woningbouw ipv bedrijfspanden.
71) Bedrijfspandjes en loodsen amoveren en ruimte maken om De Schans te transformeren tot woonwijk.
72) Deze loods is heel lelijk en rooilijn veel te dicht op weg. Waarom koopt gemeente zulke objecten niet wanneer deze leeg komen. Nu heeft het pand pas wat nieuwe cladding gekregen en zonnepanelen. Hier blijft dit pand helaas weer tientallen jaren hier weer te staan.

73) Behoud van zwaar industrie is hier geen optie, gezien er pal naast woningen gerealiseerd zijn na toestemming van Gemeente Ridderkerk. Dit zijn circa 400 woningen die geconfronteerd kunnen worden met geluidsoverlast.
74) Een hoogwaardig woongebied met groenvoorziening is op deze plaats zeer wenselijk. Trek de boulevard door in combinatie met recreatie. Het zou de hele omgeving een stuk omhoog tillen en het aantrekkelijker maken hier te wonen. Bijkomend voordeel: Het lost een gedeelte van het problematische tekort aan woningen en groen in de gemeente deels op. Het huidige bedrijfsterrein is zodanig verouderd dat het niet ten goede komt van het aanzicht in dit gebied.
75) Dit is privegebied, maar met welke functie? Het is een stenen vlakte die niet gerbuikt wordt, maar die van grote waarde kan zijn voor een aantrekkelijke rivierover. De drie woningen aan de ringdijk zijn uiteraard belangrijke gesprekspartners bij de inrichting, maar het algemeen belang van deze plek weegt zeker ook mee.
76) vergroening van deze oever is essentieel, niks dan lof voor de stedelijke ambities hier, maar hoe ga je om met de openbare ruimte. Parkeerplekken tot de kade. een kade zonder kwaliteit, gebouwen zonder programma en sociale controle in de plint. Dit kan en moet beter voor een omgeving met zoveel cultuurhistorie.
77) Waarom zijn deze woningen lastig te verkopen? de manier van herontwikkelen klopt, maar ook hier weer, wie wil er nu echt wonen op een parkeerterrein? Vergroenen! Dit verbijzonderd het industriele object en zal het woongenot ook verhogen. Goed tegen hiitestress ook natuurlijk.
78) een ' laan' heeft bomen aan beide zijden van de weg! De drierivierenlaan heeft welgeteld vier kleine boompjes, meer groen a.u.b. ook aan de waterkant is ruimte voldoende
79) Meer bomen in de buurt van de Drierivierenlaan
80) Het is hier een grote baksteen met parkeervakken ervoor. Geen boom, nauwelijks bloembakken. Geen gras te vinden na de nieuwbouw. Persoonlijk vind ik het schandalig dat de opzet van deze wijk, met alleen maar baksteen is goedgekeurd door de gemeente en zo is ingericht door de project ontwikkelaar. In mij ogen hoor je niet zo om te gaan met de inrichting van je gebied.
81) Meer groen, bomen e/o bloembakken langs de rivieroever op de boulevard
82) Boulevard zonder allure. Graag kijken naar boulevard zoals de IJsselkade, boulevard in Doesburg. Naar dat voorbeeld zou de boulevard beter ingericht kan worden.
83) Geef projectontwikkelaar de vrije hand en er word veel volume gerealiseerd met een zo goedkoop mogelijke parkeeroplossing. Hier is de opgave van morgen gecreeerd. Gesloten 5 meter hoge plinten zonder programma?! De torens domineren het zicht, zelf vanuit Slikkerveer (ergen dan een windmolen...) en ook vanuit Krimpen en Alblasserdam ziet het er zeer onaantrekkelijk uit. Alle charme van de riante woningen aan de Ringdijk is tenietgedaan. De inrichting van de buitenruimte is zeer monotoom en 99% betonsteen. Toch maken veel mensen een wandeling langs de over. Stel je voor wat de potentie is van deze plek met een betere inrichting en programmering?!
84) Vergroenen van deze versteende omgeving i.v.m. hittestress en meer leefgenot.
85) Paviljoen Struis incusief de tuin zijn nu een prettige oase, als uitzondering op het volledig stenen en gesloten karakter van dit net opgeleverde gebied. Zoals de horeca functie als de weelderige tuin zijn van zeer grote waarde voor Ridderkerk.
86) Veel meer groen in het betondorp aan de Drierivierenlaan. Milieuvriendelijke wijk creëren ipv een hitte eiland!
87) Kan hier een fiets/loop verbinding gemaakt worden tussen de Schans en de groenstrook langs de rivier, die ook langs het nieuwe pand van Panattoni geprojecteerd is. Daarmee wordt het recreatie verkeer gescheiden van het vele vrachtverkeer op de toevoerweg naar Panattoni en achtergelegen distributie centra.
88) Gemeente heeft met de inrichting van dit gebied totaal geen oog gehad voor groen voorzieningen. Als je hier loopt zie je alleen maar bakstenen, stoeptegels en auto,s. Zonde hoor.
89) Glazen wand is gevaar voor vogels. Dom om een glazen geluidwal te plaatsen, vogels vliegen zich hier te pletter. Amoveer die loodsjes.
90) rommelige industrie als je vanaf waterbus komt is dit geen zicht herontwikkelen naar woningbouw en hoogte een tussen vorm kiezen van de hoge flats die ernaast staan en de lagere bebouwing die iets verer is dus een soort transitie overgangs
91) Hier wandelbrug maken net zoals de Rijnhavenbrug in Rotterdam de wijk Katendrecht verbind met de Wilhelminakade.
92) Jachthave van maken
93) Stadstrand? Kades weg en mooi strand realiseren. Veilig aan binnenwater omdat er dan geen stroming van rivier.
94) Behoud de bedrijvigheid in deze haven! Er liggen vaak nieuwe boten, dertel het verhaal van deze boten die van over de hele wereld komen. Het is niet voor niets dat de wethouder hier zijn praatje heeft opgenomen.
95) De schans heeft 6 toegangswegen. Dit lijkt teveel toegangswegen. Maak max 2 toegangswegen voor De Schans
96) A Vuijk
97) Parkeergarages in flats verplichten. Nu heel lelijk al die auto's die hier staan geparkeerd
98) In het verleden is verschillende keren een schip tegen het ponton of de damwand gevaren. Door de steeds grotere schepen en de gevaarlijke bocht van Lek naar Noord en vice versa (met verraderlijke stroming), is dit een gevaarlijk punt. Daarmee een belangrijk aandachtspunt bij het nog toegankelijker maken van de rivieroevers.
99) nieuwe brug (referentie: Wandelbrug Ooijpoort Nijmegen)

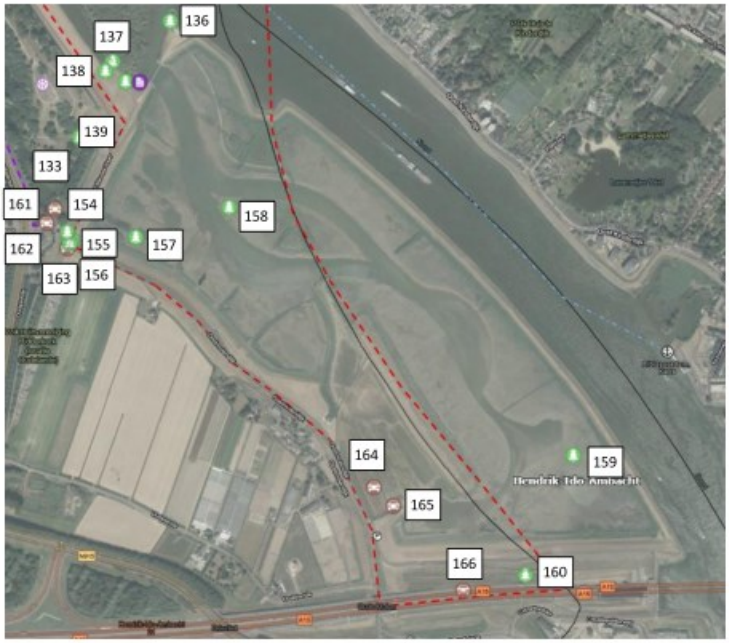


100) Wandelbrug maken om wandelgroenstrook te verbinden met wandelboulevard drierivierenpunt
101) Deze kade weg en daar mooi zandstrand maken?
102) Historische loodsen met schitterende fabriekshallen met geklonken staalconstructie. Dit behouden! Smit Slikkerveer heeft belangrijke historie in elektrificatie van Nederland.
103) behoud / herontwikkel dit cultureel erfgoed! https://youtu.be/J464_MFe_a0
104) Geen distributiecentrum. Deze kan beter in industrieterreinen gebied Ridderkerk en Barendrecht. In voormalig Brush gebied, bouw woningen en leg groen aan. geen vrachtverkeer meer in de buurt van woningen, maar daar waar de autosnelwegen naast liggen. Districentrum heeft niets te zoeken in de buurt of aan de rivier. Nu netzoals dit volop in Rotterdam gebeurd, dit gebied bestemming woningbouw geven. Het ligt ook in de buurt van de watertaxi aanlegplaats de Schans, genoeg plaats voor klein winkelcentrum, kinderopvang en eventueel school en zorgcentra.
105) Waarom in dit gebied distributie centrum geplaatst. Zonde van de locatie. Er is leegstand in het achter gelegen bedrijfsterrein. Platgooien deze boel. Combineer woningbouw met ruime voor natuur aan de oever. Wandel gebied van creeze polder tot aan boelewerf
106) Wandelboulevard langs de oever doortrekken tot aan
107) Groenstrook doortrekken
108) doorgaande fiets en voetgangers verbinding langs de waterkant is essentieel voor het besef van het belang van de rivier voor Ridderkerk. Dit mag ook een route zijn die met een stijger over het water gaat, daar waar privé-eigendom de continuïteit onmogelijk maakt.
109) Groen wandelpad langs rivier doortrekken.
110) Indien de distriebutiehal er toch komt, kan deze strook (rijkswaterstaat) toch al ingevuld worden als natuurlijke groenen over, incl voet en fietspad.
111) Deze strook zou idealiter deel moeten uitmaken van een doorgaande wandelroute vanaf de Gorsen tot en met de Drierivierenlaan / halte Waterbus toe. Daarmee verbind je Waterbus met groen/recreatie langs de oevers van de Noord tot en met Crezeepolder toe.
112) Herontwikkeling van het bedrijventerrein biedt kansen voor een mooie, groene wandelroute langs de rivier. Hier kan de getijdennatuur beleefd worden.
113) Groenstrook doortrekken achter loodsen langs. Als verlenging vanuit gorzen. Overweeg voetgangersbrug naar wandelboulevard aan drierivierenweg
114) Hier stop het groene wandelpad. Dit pad in Noordelijke richting verlengen over oud Zmit Slikkerveerterrrin.
115) Groene zoom aanbrengen om zich van loodsen weg te nemen zodat de scouting Ridderkerk meer jn het groen komt te zitten. De nieuwe loodsen zullen teveel verstenen.
116) Hier loopt nu oliefantspaadje vanaf bruggetje bij de kerk. Deze wandelverbinding maken met wandelpad langs de dijk richting gorzen
117) Geef hier getijdennatuur de ruimte en in noordelijke richting groenstrook als wandelgebied verlengen.
118) Wandelpark t.h.v. Christus is Koningkerk- tussen Willemstraat en Louise de Colignylaan: felgele afvalbakken verstoren het geheel van de groenvoorziening, zoals elders geplaatst creeer je een rustiger beeld door het plaatsen van groene afvalbakken. Dit geldt overigens ook voor andere groenplekken binnen de gemeente.
119) Wandelpad doortrekken langs waterkant.
120) Groene natuurlijke oevers + routes fiets en voetganger. Oude elementen uit de industriele geschiednis geven deze oevers een verhaal
121) Langs de rivieroever bij "Het Schip",meer bankjes, geen metalen, maar waar je zonder zere kont op kunt zitten. Verder sport toestellen plaatsen
122) Hier woningen met zicht op rivier. Geen loodsen. Distributiecentra kunnen beter op Cornelisland worden gebouwd.
123) Dit historische gebied heeft veel kans als unieke woonlocatie. Het faciliteren van een een groot distributiecentrum ontkent de waarde van deze plek en kan veel beter op een plek waar minder randvoorwaarden

voor wonen aanwezig zijn. De nabijheid van de waterbus en ligging aan het water maakt dit een regionale woonlocatie. Tijd om door te pakken, maar wel met meer groene kwaliteit als bij de andere 5 woontorens.
124) Stop de ontwikkeling van een distriebutiecentrum op deze plek! De ligging gecombineerd met de nog aanwezige cultuurhistorische industriele elementen maken dit tot dé plek waar Ridderkerk zich opent naar de rivier. Indien de ontwikkeling niet meer te stoppen is, leg die claim dan neer voor over een jaar of 15. Uit ervaring weet ik dat dit soort hallen na 10 jaar zijn afgeschreven. Voor de beleger misschien interessant dat er al een herbestemming is?
125) Dit zijn zulke mooie locaties voor woningbouw i.p.v. bedrijven. Dat vind ik voor het hele stuk daar langs de Noord
126) Een aantrekkelijk groen-stedelijk woongebied is niet zoals de harde torens aan de drierivierenlaan. Bouw in de dorpse karakteristiek van Ridderkerk (kleine korrel) gecombineerd met industriele verwijzingen (grotere korrel) bouwhoogte niet hoger dan deze bestaande hallen. Zet de giganten ook niet voorop aan de rivier, dat sluit het hele gebied af. Dat is alsof je in een theater van de eerste rijen staplaatsen maakt.
127) Woningbouw ipv loodsen
128) Loods te klein voor echt pakhuis maak er mooie huizen van die max hoogte aanhouden van de kantoren die iets verder staan
129) Verschrikkelijk lelijk pand in vorm van boot. Woningbouw en loodsen naar cornelisland of nieuw reijerwaard.
130) toekomstig woongebied van grienden tot beverwaard
131) Distributiecentra op Cornelisland plaatsen niet hier. Wonen aan rivieroevers.
132) Deze weg niet gebruiken voor ontsluiting distributieloodsen. Ontsluiting dc-loodsen via toegangsweg nabij Ridderhaven.



133) gemeente depot verwijderen en weer terug geven aan natuur. of een mooi kenniscentrum van maken
134) Onderscheid tussen recreatie in het park en natuur in het griend behouden om de waarde van de griend vast te houden.
135) Mooi wandel gebied. Heeft wat paden betreft wel onderhoud nodig. Maar let wel op bij natuur en fauna wet bij onderhoud. De gemeente is in mijn ogen hierbij een paar keer in overtreding geweest (zoals vermeld inde combinatie)
136) Hier bevond zich een veer naar Kinderdijk. In de oksel van de kribdam bevindt zich een strandje. Op de Kribdam bevindt zich een bakenboom.
137) Pad verlengen naar loopbrug
138) Hier mist het wandelpad nog tussen Gorzen en de dijk
139) Hier mist wandelpad tussen De Gorzen en de nieuwe wandelbrug.
140) Toegang gorzen hier beter toegankelijk maken
141) Wandelpad richting noorden achter rwzi langs is er niet. Staat nu zelfs hek.
142) Gorzen en Griend aan elkaar verbinden. Hierdoor meer variatie in wandelroutes en betere beleveing van grote omvang groengebied.
143) Veilige fietsroute naar dit gebied.
144) brug tbv doorlopende routes langs de rivier
145) 'watertaxi' naar Alblasserdam. Profiteer van elkaars identiteit, voorzieningen en ligging aan het water
146) bewegwijzering voor (onbekende) fietsers kan beter. Onlangs reed ik met m`n racefiets een zandpaadje op...
147) toekomstig woongebied van grienden tot beverwaard
148) herontwikkelen wat aansluit met een recreatie haven en industrie weh
149) Geweldig mooi punt voor ontwikkeling recreatie? Nu enkel plek snue recreantenhaven en restaurant wat z'n beste tijd ook al achter zich heeft.
150) Zandstrand maken? Aan binnenwater is veiliger om te zwemmen dan direct aan rivier.
151) Uniek monumentaal elektriciteitslijn uit jaren 40 van 20e eeuw. Benoemen als monument! Geklonken eiffel-masten.
152) Effluentkanaak van rezi kan worden gebruikt voor aquathetmie- warmtewinning met warmtepomp voor collectief stadsverwarming.
153) dit gebied zo groen mogelijk maken en niet ineens toch weer een hoge zendmast toelaten die ook op een bedrijfspand kan staan (kost alleen wat meer maar dat moeten ze er dan voor over hebben)



154) Hier wandelpad maken om nieuw parkeerterrein bij schapenwei te verbinden met pad richting strandje.
155) Veel recreanten maken gebruik van de Crezéepolder. Dit levert gevaarlijke situaties op vanwege parkeergedrag. Op dit punt is er de aanwezigheid van voetgangers en fietsers. Vandaag of morgen gaat het fout.
156) Klaphek verhindert dat een fiets meegrnomen kan worden. Toegankelijk maken voor fietsers.
157) Wanneer je bij nat weer een wandeling wilt maken, is het onderlangs de dijk vaak te drassig. Over de dijk wandelen geeft een onveilig gevoel. Een alternatieve (meer droge) route om een rondje Crezéepolder te wandelen graag als optie meenemen.
158) toegankelijk houden
159) Een natuurspeelplaats voor kinderen om het gebied aantrekkelijker te maken. Vergelijkbaar met natuurgebieden in de omgeving, bijvoorbeeld HIAmbacht of Krimpen aan den IJssel.
160) Maak een aantrekkelijke wandelverbinding tussen Crezeepolder en de Waal (richting Oostendam vv)
161) Hier parkeerterrein maken
162) Parkeerterrein maken voor auto’s. Op zomerse dag staat de hele bocht vol met auto’s.
163) parkeren verbieden nu een rommel bij mooi weer
164) meer parkeergelegenheid nodig
165) parkeren weghalen en enkel toegang voor locale mensen per fiets heirdoor beperkte drukte creeren
166) strenge normen toevoegen zodat verbreding van snelweg in toekomst moeilijker cq onmogelijk gemaakt wordt

Dit zijn de opmerkingen welke op de interactieve kaart zijn vermeld.

“Wat vinden de deelnemers

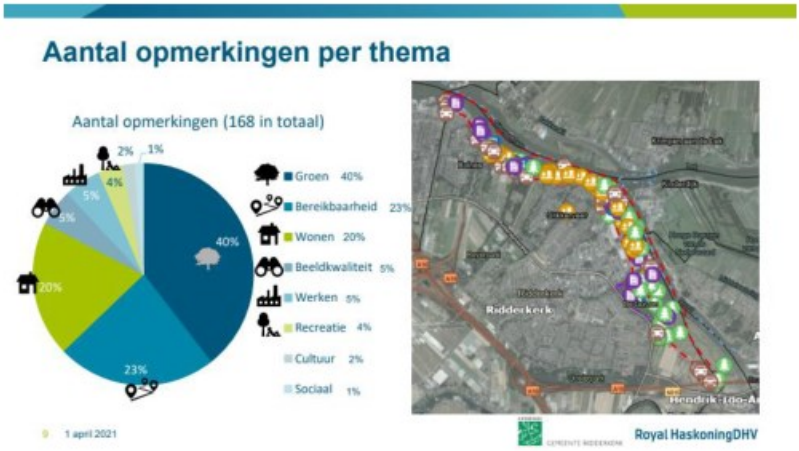
Uit de gesprekken blijkt dat de deelnemers het gebied nu rommelig vinden. Ook vinden ze dat de functies nu niet goed bij elkaar passen. De deelnemers hebben daarna verteld hoe het gebied aantrekkelijker kan worden gemaakt.

Op alle avonden geven de deelnemers aan dat ze meer groen en een betere toegang tot dit groen belangrijk vinden voor recreatie en ontspanning. Ze hopen dat de rivier ook in de toekomst goed te zien blijft voor wandelaars en fietsers. Het gebied zou ook een mooie en prettige plek zijn om te wonen. Verkeer(s)veiligheid en bereikbaarheid worden daarbij als voorwaarden genoemd.

Een andere wens is dat de functies die er zijn en die er in de toekomst komen zich meer naar het water richten. Dat kan in de vorm van watergebonden (bedrijfs-)activiteiten, kansen voor recreatieve voorzieningen zoals horeca of een zandstrand en een beter uitzicht op de rivier vanaf de kade.

Ten slotte vinden de deelnemers de cultuur en historie van Ridderkerk en de rivieroevers heel belangrijk. De deelnemers zien het dorpse en historische karakter van Ridderkerk straks graag terug in het ontwerp en de uitstraling van gebouwen”.

In de presentatie OpenLabs_definitief van de Gemeente en haar adviseur zijn de resultaten weergegeven.
De gemaakte opmerkingen hebben vaak betrekking op Groen, Bereikbaarheid en Wonen, resp 40%, 23% en 20%. Op onderstaande sheet is dit in beeld gebracht:



Op vijf volgende sheets is naar een thema verdere toelichting gegeven.

Thema Bereikbaarheid

Bereikbaarheid

- Zorgen over ontsluiting en parkeergelegenheid bij toename woningen in het gebied.
- Inrichten van autoluwe gebieden, vooral aan de Ringdijk, om overlast voor omwonenden te minimaliseren.
- Bevorderen toegankelijkheid voor wandelaars en fietsers.
- Gemixte ideeën over extra parkeergelegenheid voor auto’s.

NB: dit is een selectie van de opgehaalde reacties

11 1 april 2021 Royal HaskoningDHV

Thema Wonen

Wonen

- Laagbouw aan de rivieroevers om een mooiere overgang tussen rivier en land te creëren.
- Geen flats / hoge gebouwen / woontorens
- Woningen i.p.v. van bedrijven aan de rivieroevers (o.a. vanwege de mooie woonlocatie).
- Nieuwbouw combineren met groene wandel- en fietsstroken.

NB: dit is een selectie van de opgehaalde reacties

12 1 april 2021 Royal HaskoningDHV

Thema Werken

- Wonen i.p.v. werken in het gebied.
- Geen nieuwe bedrijvigheid.
- Tegen de komst van het distributiecentrum.
- Behoud bedrijvigheid in de haven / kleine horeca

NB: dit is een selectie van de opgehaalde reacties

13 1 april 2021 Royal HaskoningDHV

Overige thema’s

- **Beeldkwaliteit**:
  - Huidige rommelige karakter
  - Bebouwing liever in lijn met het dorpse karakter van Ridderkerk
  - Liever geen hoogbouw langs de rivieroevers.
- **Recreatie**:
  - Zandstrand aan binnenwater ontwikkelen
  - Verder ontwikkelen jachthaven/recreatieve haven.
- **Cultuur**: cultuurhistorische/ industriële elementen (zoals loodsen en fabriekshallen) behouden.
- **Sociaal**: sociale onveiligheid en overlast op parkeerplaatsen door drugshandel en feesten.

NB: dit is een selectie van de opgehaalde reacties

14 1 april 2021

Royal HaskoningDHV

Mijn vroege jeugd

Als geboren Slikkerveerder heb je van nature een binding met de rivier. In mijn vroegste jeugd was de rivier de mogelijkheid om naar Rotterdam-Kralingen te komen. Mijn oma en opa woonden in Kralingen bij de 'Plas" en de boot naar Rotterdam-Maasstation was een excellente gelegenheid om naar dat deel van de stad te komen. Later ging je met lijn 1 van de Twee Provinciën naar de West Kruiskade, om daar over te stappen op tramlijn 16 naar Kralingen.

Mijn kleuterschool (het eerste jaar) was aan de weg naar het voetveer naar Kinderdijk. Je liep langs de grote elektriciteitsvoorziening voor Smit Slikkerveer, de watertoren en het voetbalveld van Slikkerveer.
Een paar keer per jaar gingen we met het veer mee naar Kinderdijk om daar de bus naar Utrecht te nemen, waar mijn tante woonde. Ook namen we het veer om naar de molens te gaan of te gaan fietsen (achterop de tandem) in de Alblasserwaard.

In de ochtend werd je gewekt door de fabriekssirenes en klonk al vroeg het klinken van nagels voor een schip in aanbouw. De te waterlatingen van een schip waren de gelegenheden om op een werf wat rond te kijken. Het was altijd spannend of het schip goed de helling zou afglijden na het losmaken van de klink. Soms bleef een schip wel eens hangen.
Dan stonden de genodigden wat verbaasd te kijken op het podium voor de boeg. De fles champagne had een mooi schuimspoor op de flank van het schip achtergelaten. Was dit een slecht voorteken?

Mijn lagere schoolperiode heb ik in Rotterdam-zuid doorgemaakt. Met de bus gingen mijn zus en ik naar de Bree in Rotterdam. Vanaf het Churchillplein ging de bus naar de dijk. Haltes waren er bij Smit-Slikkerveer, het voetveer naar Krimpen, bij de Gusto, de Doncksselaan (elektriciteitshuisje), bij Schram en Boele Bolnes. Het was altijd spannend of de bus veilig in Rotterdam zou aankomen. Met name bij de Doncksselaan was de dijk smal. Tweemaal heb ik meegemaakt dat een bus het spoor bijster raakte en van de dijk gleed.

De buitenpolder bij Huys ten Donck was aan de rivierzijde gescheiden door een laag dijkje. Het gebeurde in de wintermaanden met enige regelmaat dat die polder onderliep en het water tot aan de dijk stond. In 1953 ging het goed mis. Al op vrijdag was er hoog water toen ik met de bus uit school kwam. Het water stond echt hoog tegen de dijk. Wat erna gebeurde is geschiedenis. De buitenpolder Doncksesloot liep onder en met man en macht is een nacht lang door vele vaders gevochten tegen het opkomende water. Het was een dubbeltje op z'n kant of de dijk tussen de Prins Hendrikstraat en de Juliana van Stolbergstraat het zou houden. Aan de binnenzijde was de dijk al behoorlijk afgekalfd. Ook bij de haven van Ridderkerk, die toen nog tot enkele tientallen meters van de dijk bij de huidige Sint Jorisstraat (toen Kerkweg) liep stond het water tot de dijk.
In 1954 liep de polder Donckersloot weer onder. De rivierdijk was toen nog niet op hoogte.

Een deel van mijn jeugd bracht ik door langs de rivier. Achter het voetbalveld van Slikkerveer, bij de watertoren was de stenen bescherming van de buitendijk gedeeltelijk weg. Daar was een klein strandje. Een ideale speelplek. Dijken bouwen, met zand spelen en zorgen dat je op tijd op de kant stond als er een binnenvaartschip (met name de Zwitserse doorloper) langs voer met wat grotere snelheid en flinke golven veroorzaakten.

Na de grote Delta-aanpassingen ging veel van dit verloren. De rivier en de dijk werden minder spannend en de dorpen groeiden en bouwden. Wat ook verloren ging was de scheepsbouw. Het is een bekend verhaal. De werven van Boele, Schram, de Gusto en de Groot en van Vliet gingen weg. Daarmee ook de sloepen werf van Bothof in Slikkerveer. Allemaal geschiedenis.

[redacted]

Nieuwe kansen

Voorop gesteld; ik ben blij dat de gemeente Ridderkerk aandacht heeft voor de rivieroevers. Daar liggen vele mogelijkheden en kansen om Ridderkerk weer een riviergezicht te geven.

Kijk je naar de huidige benutting van de rivieroevers, dan kom je tot de conclusie dat de invulling daarvan voor grote delen armentierig is. Er zijn in de afgelopen jaren al stappen gezet om de rivieroevers aantrekkelijker te maken. De Crezéepolder is daar een voorbeeld van.
In Slikkerveer en Bolnes zijn woningbouwprojecten gerealiseerd die het aanzien van Ridderkerk en de rivieroevers hebben verbeterd.
Alleen er zijn nog tal van plekken die nodig herontwikkeld zouden moeten worden.

Welke prioriteiten zou je kunnen benoemen om de rivieroevers een boost te geven?

- **Toegankelijkheid**
  Om een rivieroever aantrekkelijk te maken is de toegankelijkheid van belang. Waar kan je de rivier in alle aspecten ervaren? Waar kan je van de uitzichten die een rivier per definitie biedt genieten?
  Recreëren
  Rivieroevers zijn plekken waar je goed kan ontspannen. Je kan er – als de voorzieningen daarvoor aanwezig zijn – prima langs wandelen en fietsen. Je zou er iets aan je conditie kunnen doen als er een fitness gelegenheid is. Je kan er onder het genot van een kop koffie of glas drank op een terras in de zon kunnen zitten. Je kan er spelen op een veilige manier. Je kan er aan 'kleine' buitensporten als tafeltennis, beachvoetbal, beachvolleybal, etc. kunnen doen. En als er veilige plekken zijn zou je er kunnen zwemmen of pootjebaden.
  Ontspannen
  Een rivier en rivierenlandschap is een ideale plak om specifieke aan het water gerelateerde speelgelegenheden te ontwikkelen. Ridderkerk kent één goede speeltuin en verschillende speelgelegenheden in de wijken. Een welkome aanvulling hierop zouden een waterspeeltuin en een natuurspeeltuin kunnen zijn. In de modder spelen of over boomstammen lopen, ergens onder door kunnen kruipen of over een sloot kunnen springen is altijd spannend, voor jong en oud.
  Varen
  Wat is een rivier zonder haven? Wat is een rivier zonder pleziervaart? De jachthaven van Ridderkerk biedt kansen om van de pleziervaart een bloeiende tak te maken. Hoe groot de behoefte is aan verdere groei van de pleziervaart zou je verder kunnen onderzoeken.
  De haven zou ook een uitgangspunt kunnen zijn voor riviercruises. Hoe aantrekkelijk kan het niet zijn om wekelijks afvaarten naar verre bestemmingen te zien vertrekken uit onze haven?
  Leren
  Door het geven van informatie kan je de geschiedenis van Ridderkerk en de rivier tot leven laten komen. Ook het aanwezig laten zijn van historische schepen – met name van schepen die in Ridderkerk gebouwd zijn – kan je de historie en de aanzet tot de eerste groei van Ridderkerk – tot de verbeelding van mensen laten komen.
  De herinnering van de Watersnood zou een item kunnen zijn dat leerzaam kan zijn voor de passanten.
  De Oudheidkamer Ridderkerk heeft een schat aan informatie die via panelen langs de rivier met de voorbijganger gedeeld kan worden. Er zijn veel verhalen te vertellen, zoals bijvoorbeeld het verhaal over en tewaterlating, zoals in het cursieve stuk verderop genoemd is.
  Daarnaast kunnen verhalen over schepen die hier gebouwd zijn, sloepen die voor de ss Rotterdam in Slikkerveer zijn gemaakt verteld worden.

Voorzieningen

Wat mij altijd weer verbaasd is dat er in wandel- en recreatiegebieden in ons land nauwelijks voorzieningen zijn. In een dunbevolkt land als Australië kom je zelfs op zeer geïsoleerde plekken – bv langs de kust – sanitaire voorzieningen, speelgelegenheden, barbecues, etc. tegen die schoon en goed onderhouden zijn. Wil je een gebied schoon en mooi houden, dan moet je durven aandacht te geven aan de aanwezigheid en kwaliteit van voorziening.

Cultuur

De culturele voorzieningen zijn in Ridderkerk slechts mondjesmaat aanwezig. Behoudens het theater in het gemeentehuis, Rijsoordse Molen, de Johannes Postschool en de Oudheidkamer is er weinig aanwezig. Het zijn merendeel voorzieningen die door vrijwilligers draaiende worden gehouden en dat vindt z'n weerslag in de collecties.

Een groot poppodium is net aanwezig, terwijl er toch veel jongeren in Ridderkerk wonen. Een museum van landelijke importantie is er al helemaal niet.

Toch zijn er plekken te vinden in Ridderkerk waar dergelijke voorzieningen op een hoog niveau niet zouden misstaan. Te denken valt aan een Landgoedmuseum (a la Voorlinden in Wassenaar).

Huys ten Donck is een groot landgoed met enige landelijke bekendheid. Hier zouden kansen kunnen liggen voor een dergelijk museum met daaraan verbonden gelegenheden voor middelgrote congressen, horeca, etc.

Het landgoed gedeelte dat buitendijks ligt zou een ideale locatie kunnen zijn voor een (buiten-) poppodium. Een dergelijk podium op die plek zal tot weinig overlast leiden door de vrije ligging.

In combinatie met een rivierstrand en beachvolleybal gelegenheid zou het een prima aanvulling zijn voor de gemeente.

Bedrijvigheid

Welke bedrijvigheid is er nog over in Ridderkerk die aan de rivier gerelateerd is? Kijk je rond langs de rivier dan kom je maar tot een schamel resultaat.

De haven van Ridderkerk heeft nauwelijks toegevoegde waarde; een containeroverslag en zand- en grindbedrijf zijn er nog. En hoe gelukkig ben je met een kleine containeroverslag?

De voormalige scheepswerf de Groot en Van Vliet lijkt meer op een schepenkerkhof. De bedrijven daar gevestigd hebben nog nauwelijks iets met de rivier uitstaande.

De voormalige scheepswerf de Gusto is voor een deel een bedrijventerrein. Een beperkt deel is nog te linken aan werkzaamheden die van het transport over de rivier gebruik maakt.

Je zou graag zien dat er levensvatbare direct van de rivier afhankelijke bedrijven zich op plekken langs de rivier te vinden zijn.

Is het concentreren van die activiteiten op één plek een oplossing die bijdraagt aan de leefbaarheid van de rivieroever?

Wonen

Wie wil er nu niet aan de oever van een rivier wonen? Zeker als de uitzichten aantrekkelijk zijn en de rivier altijd een bedrijvig beeld geeft, wil je daar wonen.

Ridderkerk heeft al aanzetten gegeven om het wonen langs de rivier te bevorderen. Het vroegere Potterrein en het voormalige Klinknagelterrein zijn aantrekkelijke woonlocaties geworden.

Andere locaties zullen zich aandienen of zijn uitermate geschikte locaties om als woonlocaties (verder) ontwikkeld te worden.

In Bolnes is het terrein tussen Schram en het bunkerstation zo'n gebied. In Slikkerveer is het voormalige terrein van De Groot en Van Vliet een kansrijke locatie. Het zijn beide gebieden die aantrekkelijk zijn om te wonen.

Verkeer

Bedrijvigheid brengt twee soorten verkeer met zich mee. Het zijn woon-/ werkverkeer en transport. Uit het oogpunt van een leefbaar klimaat is het terugdringen van transport een wenselijke ontwikkeling. Het concentreren van bedrijvigheid, zo kort mogelijk op hoofdverkeerswegen zou een prioriteit kunnen zijn. Woon- / werkverkeer kan teruggedrongen worden indien er goede openbaar vervoer verbindingen zijn met een hoge frequentie en hoge rijzekerheid. Een Waterbus is zo'n zekere vervoersoptie. Een tweede aanleg mogelijkheid in Ridderkerk (Bolnes) kan hiertoe bijdragen.

Wonen en recreëren geven weer andere verkeersvraagstukken. Het hebben van een auto zal ook in de komende jaren nog een gemeen goed zijn. We hebben dan ook te maken met parkeervoorzieningen voor het wonen. Daar zal bij de ontwikkeling van woningbouwprojecten aandacht aan gegeven moeten worden.
Recreatie kan ook leiden tot extra verkeersdruk. Door het bevorderen van fietsroutes hiernaar zal de parkeerdruk geringer kunnen zijn. Dit soort fietsroutes verdienen dan wel extra aandacht vanuit het punt verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid.
Doorgaande sluiproutes, zoals de Molendijk, zouden geknipt kunnen worden. Voor het autoverkeer liggen er naar beide punten van de Crezéepolder uitstekende wegen.

Randvoorwaarden

De herontwikkeling van gebieden kan iet zonder kennis te hebben van de randvoorwaarden die door externen – Waterschap, Provincie, Metropoolregio, Rijkswaterstraat, etc. – gesteld worden. Dit soort randvoorwaarden kunnen bepalend en beperkend werken. Maar ook kunnen die randvoorwaarden tegen het licht van redelijkheid worden gehouden.
Als een randvoorwaarden een door bij alle partijen gewenste ontwikkeling in de weg staan moet een gemeente niet schromen om die randvoorwaarden te (doen) wijzigen.

Ontwikkelingen

Welke ontwikkelingen zouden aan de rivieroevers plaats kunnen vinden en waar zou daar ruimte voor zijn?
Het aantrekkelijk maken van de rivieroever, zoals al tussen de regels door te lezen is, is het aanleggen van fiets--/ wandelroutes langs de rivier. Zeker nu in Coronatijd worden we met de neus op de feiten gedrukt hoe belangrijk het is goede fiets- / wandelroutes te hebben in je directe omgeving. Het ontwikkelen en aanleggen van fiets- / wandelroutes zou dan ook topprioriteit moeten zijn.

Fiets- wandelroutes
Langs de rivier in Bolnes vanaf De Gusto tot het bunkerstation nabij 'Het Bordes' en vanaf de Schans tot het einde van de Crezéepolder kan een fiets-/ wandelroute aangelegd worden op korte afstand, i.c. direct langs de rivier. Zo'n route moet ook goed bereikbaar zijn vanuit de achterliggende woonwijken. Derhalve zullen extra trappen en opritten hierheen gerealiseerd moeten worden.

De paden worden voorzien van zelfregulerende verlichting. Dit houdt in dat de verlichting bij onvoldoende daglicht aanspringt indien beweging van personen wordt gedetecteerd. Gedurende ca. 5 minuten blijft de verlichting dan branden. De afstand tussen de palen is afgestemd op een gemiddelde loopsnelheid van 5 km/u en wel zo ingericht dat minimaal driepalen licht geven.
Een dergelijke verlichting is gerealiseerd op het voormalige havenspoorpad in Rotterdam.

Langs de gehele fiets-/ wandelroute staan informatie panelen over de geschiedenis van de plek en het beeld over dat wat men aan de overzijde ziet. Bv. Over Huis te Kinderdijk, het voormalige veer, de voormalige scheepswerven, de Watersnood, de Ridderkerkse haven, etc.

'Tegenover de voormalige scheepswerven De Noord en Verolme (voorheen. Smit Czn) zou een bordje vermelding kunnen maken van de dag dat er twee schepen gelijktijdig te water zouden worden gelaten. Met de buurjongens fietsten we naar de dijk tegenover de werven om een goed zicht te hebben op dit spektakel. Op de dijk en ook op de brug waren talloze mensen verzameld om dit te aanschouwen. Tegen mijn vriendjes zei ik: "Ik denk dat het nooit te gelijk gaat gebeuren". Even later ging het eerste schip te water. Enkele minuten later volgde het andere schip. De golven spoelden over de dijkhelling en verschillende mensen kregen natte voeten. Na de tewaterlating herinnerde ik mijn buurjongens nog aan wat ik gezegd had, met de woorden; "Wat zei'k je?" '

foto's: Scheepsbouw-alblasserdam.nl/werf-de-noord.

De wandelroute door de Gorzen zou verbeterd moeten worden door het aanleggen van een asfaltpad en betere overbruggingen van de kreken. Langs dit pad is een Natuurleerinformatie een welkome aanvulling. Zo kan een modderpad een mooi alternatief wandelpad worden.

Ontspannen langs de rivier

De rivieroevers geven talloze mogelijkheden tot ontspanning. Zowel relaxen als actief bewegen zijn mogelijkheden. Op twee plekken kunnen rivierstrandjes aangelegd, i.c. verbeterd worden tot veilige zwemplekken. Bij de Crezéepolder is al een dergelijk strandje. Dit is ontstaan nadat in de jaren veertig van de vorige eeuw het autoveer naar Alblasserdam overbodig werd door de brug over De Noord. Na het verwijderen van de auto-oprit kwam een zandvlakte vrij die zo is blijven liggen. De Ridderkerkse jeugd was hiermee in hun sas.

'Over de brug is nog iets bijzonders te vertellen. De brug is in 1940 gereedgekomen. Omdat de brug nog zo nieuw was, was deze brug bij de Duitse legerleiding niet bekend. Om die reden is de inval van het Duitse leger via Noord-Brabant uitgevoerd.'

Natuurervaring

In de Crezéepolder bestaan mogelijkheden om speciale avonturenspeelvoorzieningen voor kinderen te creëren. Een Natuurspeeltuin en een Waterspeeltuin zijn in onze omgeving niet te vinden.
Hoe fraai kan het zijn als er voor de jeugd dergelijke voorzieningen aanwezig zijn. Klimmen over boomstammen, er onderdoor kruipen. Slootje wippen, over een sloot oversteken op een boomstam, met een kano rondvaren in een afgeperkt gebied, of hutten kunnen bouwen. Het zijn allemaal spannende gebeurtenissen in een kinderleven.

De Crezéepolder kent nu geen voorzieningen voor parkeren en sanitaire stop. Wil je dit gebied tot een zeer aantrekkelijk gebied maken dan zijn voorzieningen onontbeerlijk.
Je zal ook moeten zorgen voor grote rustgebieden voor (water-)vogels en klein wild. Wellicht kan de otter of bever in dit gebied terug kunnen komen.
De rust in het centrum van het gebied is ook gebaat bij een afsluiting van de Molendijk voor doorgaand autoverkeer. De bereikbaarheid van het gebied en de Paradijshoeve hoeven hier niet onder te lijden. Er liggen als alternatief prima doorgaande wegen vlakbij.

De voormalige buitenpolder bij Huys ten Donck is een flink aantal jaren geleden opgespoten. Hierdoor ontstond een terrein dat niet meer onder water liep bij hoge vloed.
Het terrein heeft nu een functie als paardenwei, doch wordt zeer extensief gebruikt. Wel is er rond het terrein een graspad dat toegankelijk is.
Het gedeelte met bomen is in 2020 gerooid. Naast dit gedeelte ligt een terrein met wilgen, bedoeld om geoogst te worden voor de zinkmattenfabricage. Een kreek scheidt deze wilgen aanplant van het opgespoten deel. In vroegere dagen was eronder aan de dijk een houten botenhuis.

Het opgespoten deel zou deels weer ontgraven kunnen worden. Een deel van deze vrijkomende grond kan gebruikt worden om aan één zijde een natuurlijke hoge helling te maken, die met het afgegraven deel een natuurlijke tribune kan vormen.
Het afgegraven deel kan zo ingericht worden dat hier een grote zwemplas ontstaat die van de rivier gescheiden is door een lage keiendam.
Bij heel hoog water zal dan dit deel net as vroeger weer vollopen met water en zo een kleine bijdrage leveren aan de noodzakelijke waterontspanningen van rivierwater.

Samengaan van cultuur en recreatie
Een zwemplas omringd door een aantrekkelijk zandstrand is een ideale aanvulling op de recreatiemogelijkheden in het Rijnmondgebied en met name voor Ridderkerk. Voor de natuurlijke tribune kan een beachvolleybalveld ingericht worden.
Rond het terrein is voldoende mogelijkheden voor een parkeervoorziening (voor de gebouwen van De Gusto), sanitaire voorzieningen en een horecavoorziening.

Voor het Huys ten Donck geven bomen een extra dimensie aan de zichtlijnen vanuit het Huys ten Donck en vanaf het fiets-/ wandelpad naar het Huys.
Huys ten Donck heeft enige tijd geleden een Businessplan gepresenteerd dat in de gemeenteraad op de agenda heeft gestaan. Een onderdeel van dit businessplan was de heraanleg van de haven met aanlegsteiger. Hiervoor is door de gemeente geld beschikbaar gesteld en onlangs is dit onderdeel gerealiseerd.

Onderdelen van het businessplan die betrekking hebben op de rivieroevers zijn een oevertuin, evenementjes aan de Maas, een getijdenpark, met een bootje naar de overkant (de Zaag) en een pitstop.
Een landschapmuseum, een rivierstrand en een buitenpodium zouden kansrijke aanvullingen op dit plan kunnen zijn.
Zelf noemt het businessplan masterclasses, exposities, bezoekerscentrum, culturele evenementen (orkesten, theatergroepen en dansgezelschappen) en weekend livemuziek als mogelijkheden.

Historisch besef
Ridderkerk is groot geworden door de scheepsbouw. Behoudens de straatnamen van het woongebed op het voormalige Potterrein, herinnert weinig aan die historie. Dat is eigenlijk zonde. Zou je die historie tot leven kunnen roepen?
Nabij de Schans ligt een haventje, waar nu min of meer afgedankte schepen een rustplaats vinden. Hoe mooi zou het zijn als juist daar die scheepsbouw historie weer tot leven wordt geroepen. Wellicht zijn er nog schepen terug te vinden die ooit op één van de Ridderkerkse werven gebouwd is.

ms Schiekerk

"De Muloschool De Reyer heeft in de jaren 60 het m.s. Schiekerk geadopteerd. Er ontstond een levendige correspondentie tussen de bemanning en de school. Het schip is gebouwd bij Piet Smit jr te Rotterdam. Het heeft in de VNS-periode lijndiensten onderhouden tussen Rotterdam en Zuidoost-Azië. Helaas is dit schip in 1986 in China gesloopt".

Een speurtocht op internet voert ons wellicht naar nog varende, of opgelegde schepen.
Eén schip zou bij per definitie naar die haven moeten komen, de Pieter Boele, genoemd naar de grondlegger van de scheepswerf Boele Bolnes. Verder zijn er diverse historische scheepstypen aantrekkelijk die de herinnering aan de vroegere binnenvaart levend kunnen maken. Op diverse plekken in het land zie je oude scheepstypen i havens liggen. Het zijn voor de recreant aantrekkelijke plekken.
Andere zaken die het historisch besef van Ridderkerk kunnen onderstrepen zijn de botenwerf van Bothof. Daar werden voor vele schepen de reddingsboten gebouwd.

Smit Slikkerveer is ook zo'n bedrijf dat belangrijke bijdragen heeft geleverd aan de welvaart in Ridderkerk en grote landelijke bekendheid heeft gekregen.
De elektromotorenfabriek heeft de krachtbron geleverd voor heel wat trams, treinen, etc.
Een deel van de gebouwen is er nog. Als woongebouw hebben enkele een nieuwe bestemming gevonden. Zijn andere wellicht ook kanshebbers voor herontwikkeling?

Woningbouw
Verschillende plekken langs de rivier lenen zich uitermate om tot nieuw woongebied ontwikkeld te worden.
In aansluiting op de Schans zou het voormalige terrein van De Groot en Van Vliet, van Smit Slikkerveer en de lelijke dozen (op en overslaghallen) en oude loodsen langs de rivier herontwikkeld kunnen worden tot een grote woonlocatie. Op dit gebied van ca. 14 ha zouden 700 tot 1.000 woningen

gebouwd kunnen worden. Helaas is geconstateerd dat er mogelijk ontwikkelingen zijn om weer zo'n grote opslaghal te realiseren. Hierdoor zal e nog meer vrachtverkeer aangetrokken worden en de omgeving een nog grotere milieubelasting te verduren krijgen.
Door de aanwezigheid van de Fast Ferry is er een goede openbaar vervoer voorziening. Ook zou de bus die nu alleen in de spits rijdt een meer permanent karakter kunnen krijgen. Met de overige hier reeds aanwezige woningbouw is er wellicht ook ruimte en draagvlak voor een kleine winkelvoorziening.

Een tweede locatie is het voormalige Schramterrein. Deels wordt dit al ontwikkeld. Een aansluitend deel, waar nu nog enkele kleine bedrijfshallen staan zou ook tot locatie voor woningen ontwikkeld kunnen worden.
Hier is ruimte voor tenminste 100 tot 180 woningen. Het zou ook een ideale locatie zijn – het deel van die bedrijfshallen – om er een Knarrenhof te ontwikkelen. Gelet op het enthousiasme voor het eerste Knarrenhof in Ridderkerk is hier meer dan voldoende animo voor.
Door een goede verbinding te maken tussen het eind van de Rijnsingel tussen Van Dam en de pallethandel naar de dijk, zijn de eerstelijnsvoorzieningen in de Dintelstraat en de winkels aan de Amerstraat zeer nabij.

Ideale locatie voor woningbouw

Vervoer
De Structuurvisie Ridderkerk uit 2009 ging al uit van een aanlegplaats voor de Fast Ferry in Bolnes. Deze zou aan de pier van de voormalige werf gebr. Pot eenvoudig gerealiseerd kunnen worden. Onder aan de dijk naast het terrein van Van Dam is een parkeervoorziening te maken die grotendeels uit het zicht van de woningen is. Er is al een trap aanwezig om naar de aanlegplek te komen. Hiervoor is al gememoreerd dat een woninglocatie bij de Schans in Slikkerveer goed bereikbaar is door de huidige lijnbusdienst uit te breiden.

Bedrijvigheid
Ja, in deze visie gaat een deel van de bedrijvigheid langs de rivier teloor. Je kan je afvragen of dit een verlies is voor de gemeente Ridderkerk, of juist een kans om betere ontwikkelingen in gang te zetten. Duidelijk is dat de meeste bedrijven die op de onderhavige locaties gevestigd zijn nauwelijks een binding hebben met de rivier of noodzakelijkerwijze aan de rivier moeten liggen.

Anders is het met de bedrijven op het terrein van De Gusto. Die hebben deels een rivier-gebonden functie. Benadrukt kan wel worden in het vestigingsbeleid van de gemeente dat bedrijven die zich hier willen vestigen een rivier-gebonden functie moeten hebben. Zwaar vrachtverkeer tussen deze locatie en het Rijkswegennet moet voorkomen worden vanwege de overlast, fijnstof en geluidhinder.

Op hoeken van herontwikkelingsgebieden zou je wel kunnen overwegen intelligente bedrijven toe te staan in de plinten van gebouwen. Dat wil zeggen een soort kantoor-aan-huis bedrijf. Dit kan de

levendigheid in die wijken verhogen. Ook kleine ambachtelijke bedrijfjes zouden op die plekken kunnen ontstaan.
Zoals vroeger het kantoortje op de hoek, de winkel op de hoek, ervoor zorgde dat er altijd wel wat reuring in de straat was, zo kunnen dit soort bedrijfjes bijdragen aan de leefbaarheid van wijken.
Voor verkeer aantrekkende functies is hier – behoudens bevoorrading – geen ruimte.

Kaden
Met de herontwikkeling van de genoemde gebieden gaat 200 meter kadelengte verloren in met name Bolnes. Deze kaden worden echter alweer enkele jaren niet als kade gebruikt. Het is dan ook een terechte vraag of hiermee iets verloren gaat? De winst kan wel eens veel groter zijn voor klimaat en beleving.

In de haven van Ridderkerk is ruimte voor een riviercruise terminal. Dit zal de levendigheid van het gebied ten goede komen en extra kansen bieden voor de aanwezige horeca.
De bereikbaarheid van de haven is uitstekend voor vervoer per bus en auto. Een uitbreiding van parkeervoorzieningen zal dan gewenst zijn.

Waterkeringen
Behoudens voor de ideeën bij Huys ten Donck wordt er niet getornd aan de primaire waterkeringen. De ingreep die hier als idee voor dit terrein is aangereikt doet geen afbreuk aan de hoofdwaterkering.

Tot slot
De ideeën hier verwoord zijn geen vastomlijnde of onveranderbare inzichten. Het is bedoeld om het ruim denken over de rivieroevers te bevorderen.
De huidige gekozen strategie van de gemeente geeft voor de burger pas ruimte als primaire denk- en uitwerkingsrichtingen al vorm hebben gekregen. Als MBR zijn we van mening dat de bevolking van Ridderkerk in een eerder stadium betrokken moet worden.

We hebben gekeken naar realiseerbaarheid van ideeën. Zelfs vanuit Australië zijn ideeën door professionals op het gebied van planologie en stedenbouw aangedragen. Ook eigen ervaringen van individuele leden van het MBR dragen ertoe bij dat een visie voor de rivieroevers straks breed gedragen wordt.
En daar gaat het juist om, als het over de kwaliteit van wonen en leven gaat.

Wij hebben getracht in gesprek te komen met de Stichting Landgoed Huys ten Donck. Wij hechten eraan met hen ideeën over het buitendijkse terrein te toetsen op draagvlak vanuit de stichting.

Slotopmerking
In deze notitie wordt eraan voorbijgegaan dat een deel van de Crezéepolder op het grondgebied ligt van de gemeente Hendrik Ido Ambacht. De gemeentegrens loopt globaal van halverwege de meest oostelijke grens van de polder naar de inham die nabij het strandje is. Het gebied tussen deze denkbeeldige lijn en de rivier behoort bij H.I. Ambacht.
Wij mogen ervan uitgaan dat in goed overleg met de buurgemeente de ontwikkeling in de Crezéepolder niet op onoverkomelijke bezwaren hoeft te stuiten.