

Ruimtelijke onderbouwing woongebouw Pilon, 3 Rivieren



Impressie van de beoogde bebouwing

1 december 2016

Inhoudsopgave

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

Bijlage 1 Parkeerbalans

Bijlage 2 Notitie DCMR geluidsbelasting Pilon-woontorens

Bijlage 3 Impressie bouwplan

Bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

1 Inleiding

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

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

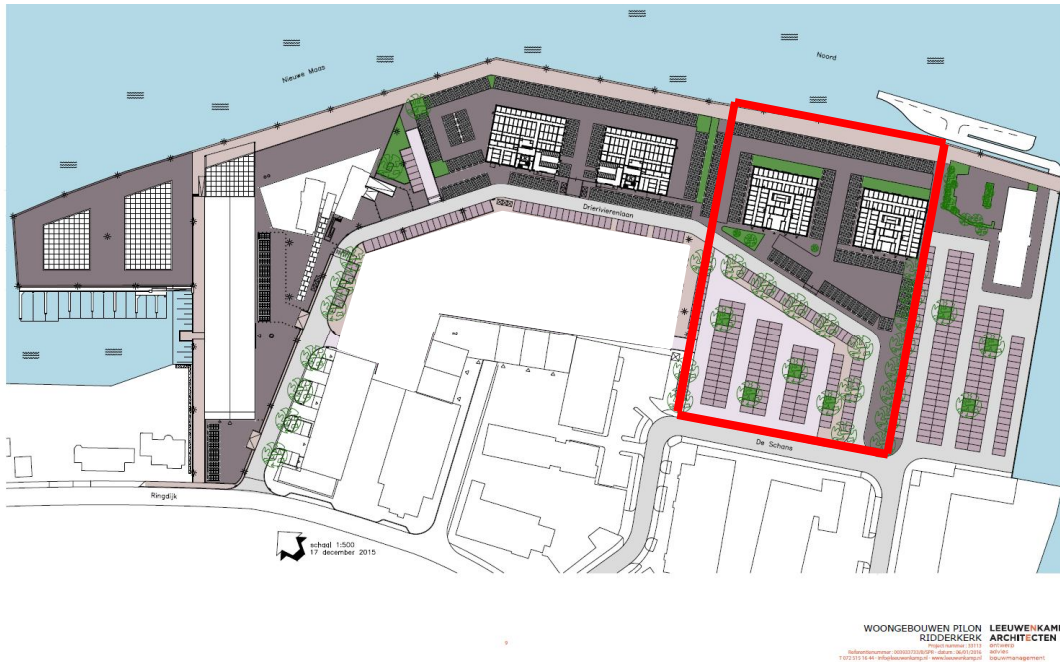
Een gewijzigde opzet van de openbare ruimte rondom de torens zorgt ervoor dat de ontwikkeling niet volledig past binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers uit 2008.

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

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



Globale ligging ontwikkellocatie Pilon.



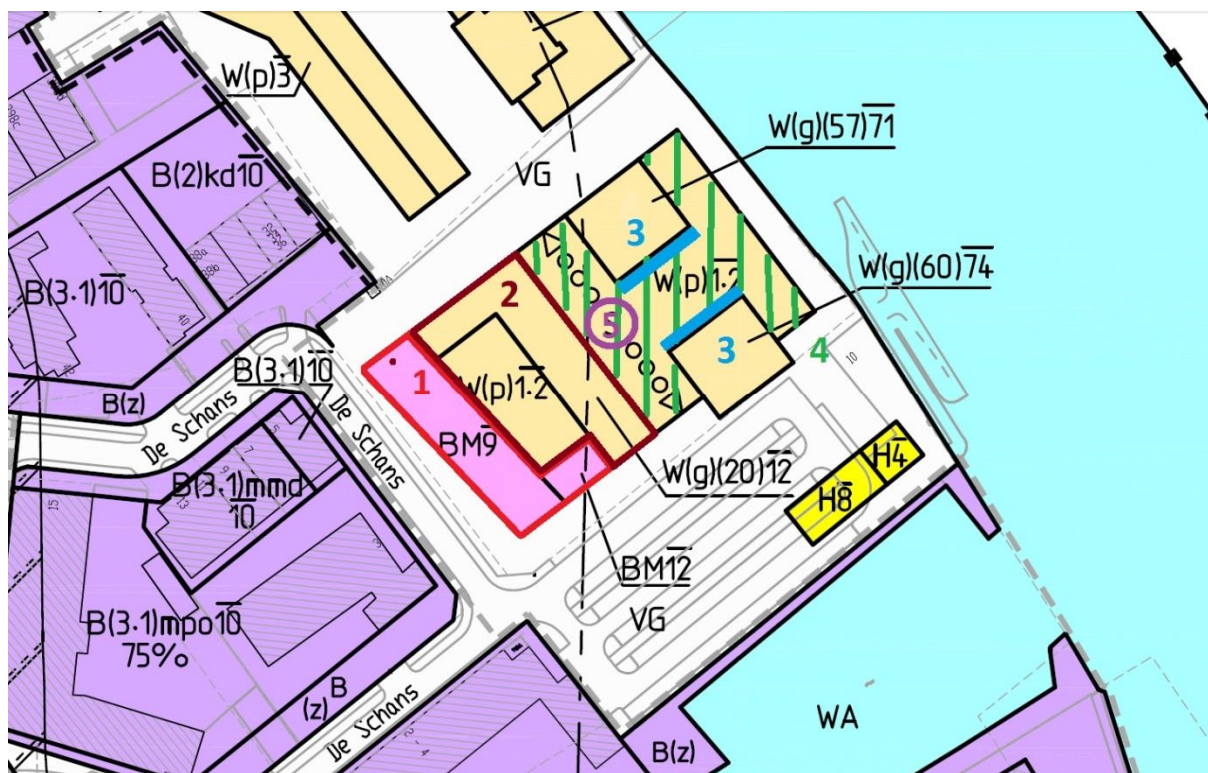
Indicatieve opzet van het projectgebied (rood omlijnd) en omgeving. Links van de Pilon-locatie komen de torens van de Tourmalijn en rechts van de Pilon-locatie komt het transferium.

2 Strijdigheid ten opzicht van het bestemmingsplan

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

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

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



BESTEMMINGEN

VG	VERBLIJFSGEBIED
BM	BEDRIJFSDOELEINDEN EN MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN
W	WOONDOELEINDEN

AANDUIDINGEN

	topografische ondergrond
	plangrens
	gemeentegrens tevens plangrens
15	cijfer bij letteraanduiding is max. goot- of boelboordhoogte in meters
58	cijfer bij letteraanduiding is max. bouwhoogte in meters
	voetgangersverbinding
	speelplaats
(gl)	gestapeld
(pl)	ondergrondse
(B)	parkeervoorziening
	aantal woningen

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

3 Ruimtelijk beleids- en toetsingskader

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

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

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

4 De ontwikkeling

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

Openbare ruimte

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

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

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

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

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

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

Bouwvlak

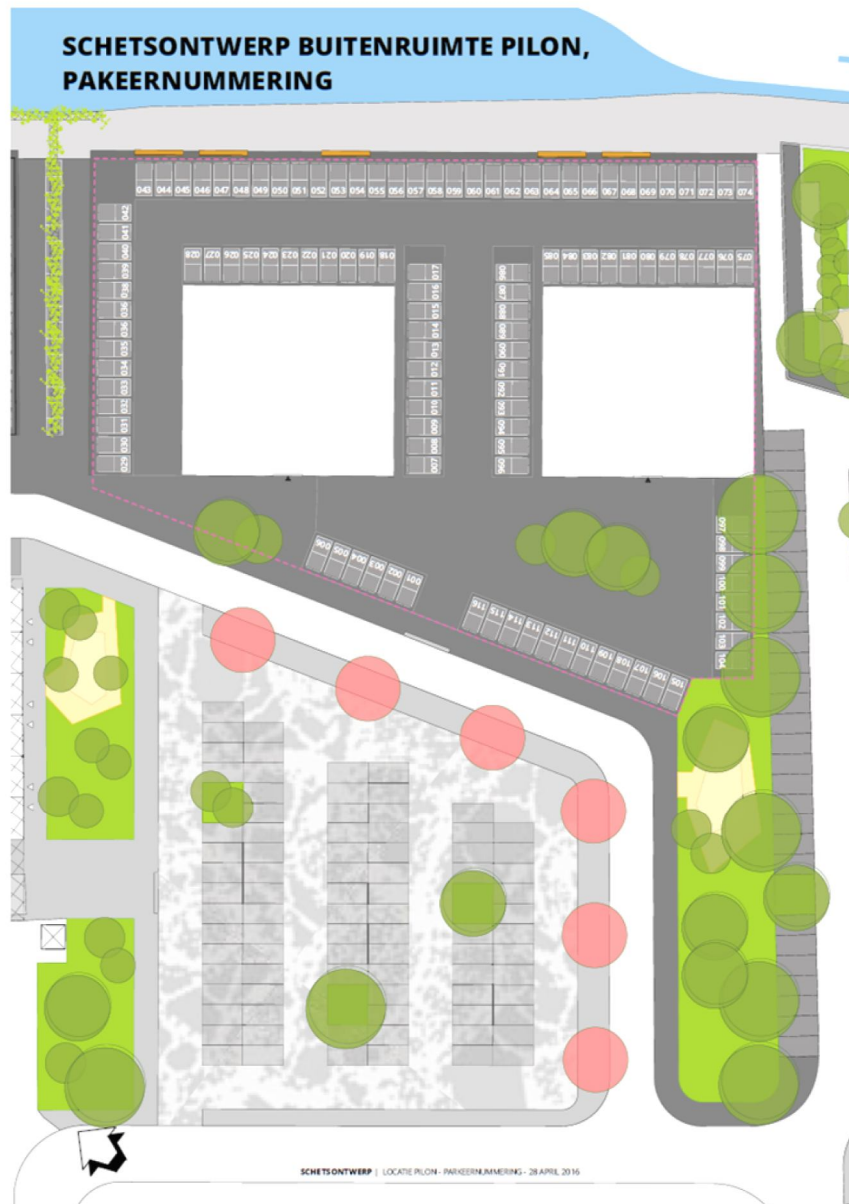
De woontorens worden iets anders vormgegeven waardoor het bouwvlak aan de naar elkaar grenzende zijde van de torens met twee meter wordt overschreden. Dit betreft een zeer beperkte wijziging die ruimtelijk geen negatieve impact heeft. De gevel aan de zijde van de Drierivierenlaan komt overigens weer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



Impressie van de beoogde bebouwing

Parkeren

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



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

5 Sectorale aspecten

Algemeen

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

Geluid

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

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

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

Externe veiligheid

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

Eindconclusie

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

6 Economische uitvoerbaarheid

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

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende gewaarborgd.

Bijlage 1 Parkeerbalans

Koop appartementen (57)

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

Totaal 106,9

Huur appartementen (59)

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

Totaal 94.4

Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen: 201

Bijlage 2 Notitie DCMR geluidsbelasting Pilon-woontorens

GR BAR-organisatie INGEKOMEN

reg. nr.

06 JUNI 2016

gem.

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



Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
99993960_9999159381

Uw kenmerk
-

Aantal bijlagen
-

Datum
3 juni 2016

Contactpersoon
L. van Riet

Telefoonnummer
010 - 246 84 83

Afdeling
Account en Omgeving

Onderwerp

Adviesbrief geluidbelasting op Pilon-torens



Geachte heer Alefs,

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

Inleiding

De gemeente heeft van de ontwikkelaar Van Wijnen een schetsplan ontvangen voor de bouw van twee Pilon-woontorens (met kenmerk 003999733/C/DLP en datum 18 januari 2016). Volgens dit schetsplan wordt het bestemde carrévormige gebouw vervangen door een parkeerterrein. Dit gebruik is in strijd met het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers.

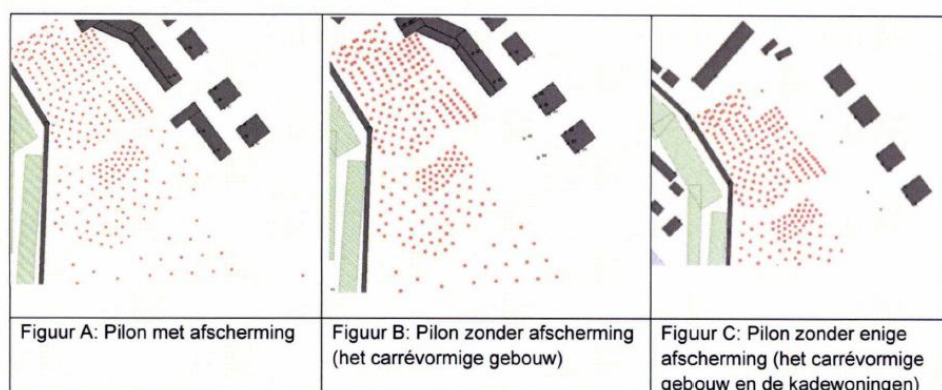
Binnen het bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers zijn voor de te ontwikkelen woningen en woontorens op 16 september 2008 door de gemeente Ridderkerk hogere waarden vastgesteld. De hogere waarden voor de appartementen/woningen van de Pilon-torens zijn 55 dB(A).

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

Berekeningen

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

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



Resultaten en beschouwing

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

Tabel: Rekenresultaten

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

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

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

Ons kenmerk
99993960_9999159381

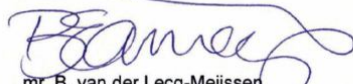


Conclusie

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

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,


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

Bijlage 3 Impressie bouwplan



Globale ligging ontwikkellocatie Pilon.

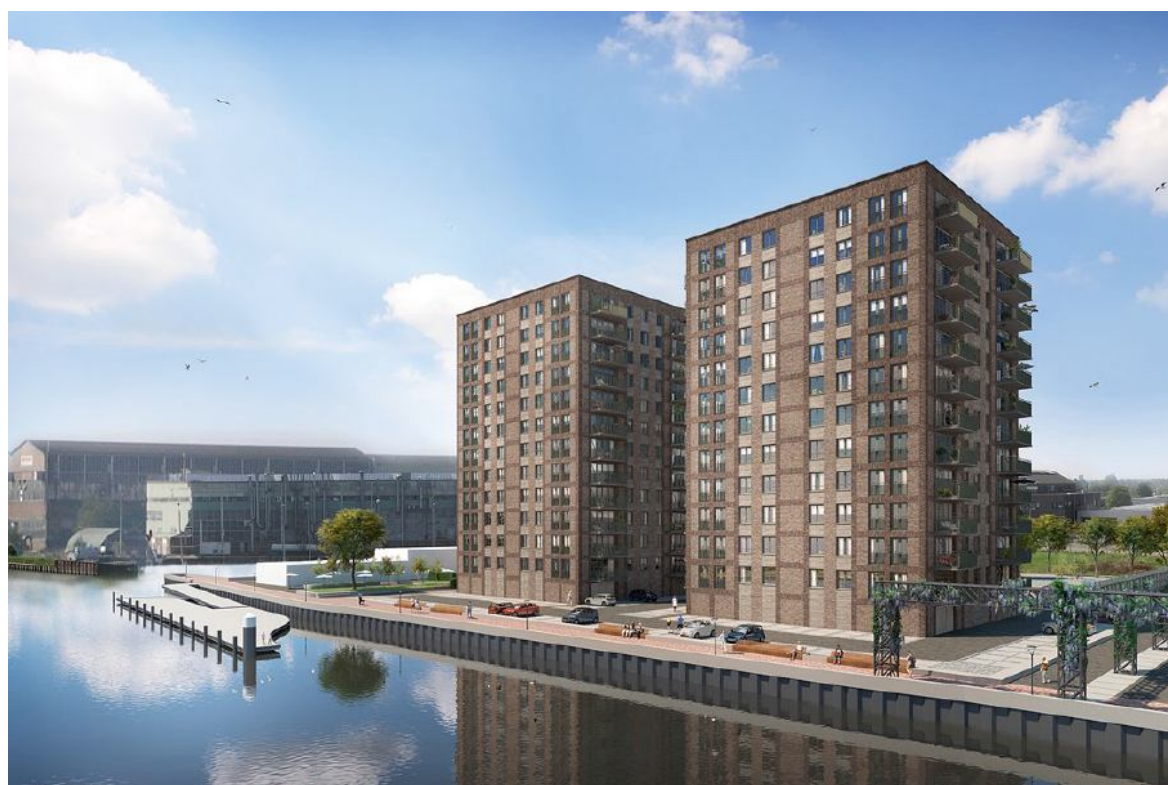


**WOONGEBOUWEN PILON
RIDDERKERK** **LEEUVENKAMP
ARCHITECTEN**
Projectnummer: 53119
Ontwerper:
advies:
bouwmanagement:
Referentienummer: 00323735/6/SPK - datum: 06/01/2016
T 072 515 16 44 | info@woonkang.nl | www.woonkang.nl

Indicatieve opzet van het projectgebied en omgeving.



Impressie van de aanzichten





Indicatieve inrichting openbare ruimte rondom de woontorens.

Bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

Bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever

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

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

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

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

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

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

Bron: handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

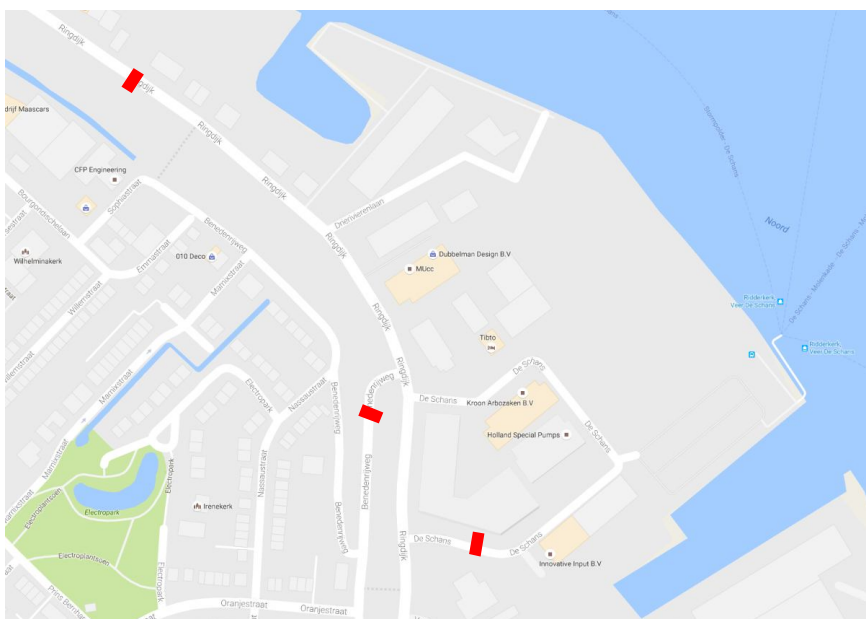
Dit betekent dat voor de hier relevante wegen uitgegaan kan worden van onderstaande capaciteit.

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

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

Verkeerstellingen

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



Locatie waar de verkeerstellingen zijn gedaan.

Deze tellingen laten onderstaande resultaten zien.

Wegvak	Huidige belasting
Ringdijk	2626
Benedenrijweg	2514
De Schans	399

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

² Bron: Handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

Conclusie

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

Beantwoording zienswijzen

Inhoudsopgave

Algemeen	pagina 2
Beantwoording zienswijzen	pagina 2
Staat van wijzigingen	pagina 15

Bijlage 1 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

Bijlage 2 Notitie DCMR

Bijlage 3 Naar voren gebrachte zienswijzen

Algemeen

De ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen met ruimtelijke onderbouwing hebben vanaf 19 augustus 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn twee zienswijzen naar voren gebracht:

1. Bewoners Ringdijk;
2. Holland Special Pumps.

Deze zienswijzen zijn hieronder samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

Beantwoording zienswijzen

- 1 Bewoners Ringdijk nummers 404, 406, 408, 410, 412, 416, 416a, 418, 420a, 420b, 420c, 420d, 420f, 420g, 420h, 422a, 422c, 422f, 422g, 426, 428, 430, 432, 432a, 436, 440, 444, 446, 448, 450, 462, 462i**

Samenvatting zienswijze

Ter hoogte van Drierivierenlaan 357-587 wordt op de Ringdijk te hard gereden. De Ringdijk wordt gebruikt als sluiproute van en naar Rotterdam. Vooral tijdens de spijtijden is de weg in de huidige situatie overbelast.

Aangegeven wordt dat de gemeente toestemming wil geven voor de bouw van twee extra torenflats op De Schans, volgens de plannen nog één torenflat extra en bovendien nog woonhuizen.

Aangegeven wordt dat ook de nieuwe bewoners gebruik willen gaan maken van de sluiproute naar Rotterdam waardoor een enorme hoeveelheid extra verkeer verwacht wordt. De Ringdijk is hier niet geschikt voor. Verzocht wordt om passende maatregelen te nemen, zodat de Ringdijk achter Slikkerveer, een veilig gebied wordt voor het verkeer.

Aangegeven wordt dat de extra verkeersdruk op de Ringdijk vanaf nummer 404 tot en met 466, veel teveel overlast zal veroorzaken. Gevraagd wordt voor een veilige oplossing.

Hiernaast worden extra aandachtspunten genoemd die bewoners naar voren hebben gebracht n.a.v. de zienswijze:

- markering moet nodig wit gemaakt worden;
- de versmallingen zijn allemaal kapot en daardoor in slechte staat;
- de bocht bij de appartementen 420-422 wordt dikwijls tot heel vaak aan de verkeerde kant gereden, waardoor men tegenliggend verkeer (vooral fietsers) vaak te laat ziet en hier gevaarlijke situaties uit ontstaan;
- bij de hierboven genoemde bocht is de situatie onoverzichtelijk voor beide verkeersrichtingen;

- bij de hierboven genoemde bocht levert het uitrijden bij de appartementen 420-422 gevaarlijke situatie op, omdat men te hard en op de verkeerde weghelft aan komt rijden (beide richtingen);
- tot slot wordt gevraagd of het plaatsen van camera's i.v.m. te hard rijden een mogelijkheid is, zie bijvoorbeeld de Rijksstraatweg in Rijsoord.

Beantwoording gemeente

Afname van verkeer ten opzichte van de mogelijkheden in het bestemmingsplan

De omgevingsvergunning voorziet niet in extra torenflats of extra woningen. Het aantal verkeersbewegingen op de Ringdijk neemt als gevolg van de gewijzigde plannen van de Pilon niet toe maar juist af ten opzichte van de mogelijkheden in bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers.

Ter plaatse van de ontwikkellocatie van de Pilon is op grond van het onherroepelijke bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers het volgende mogelijk:

- 117 woningen mogelijk in de twee woontorens;
- 20 woningen in een gebouw van maximaal 3 lagen
- ruimte voor bedrijfs- en maatschappelijke doeleinden, dit betreft een perceel van circa 1000 m² dat voor 100% bebouwd mag worden in gedeeltelijk 3 en gedeeltelijk 4 lagen.

Met de bijstelling van het plan voor de Pilon wordt beduidend minder programma gerealiseerd:

- uitsluitend 116 woning in de woontorens.

De overige woningen en de bedrijf- of maatschappelijke doeleinden worden niet gerealiseerd. Omdat het parkeren op maaiveld geschiedt wordt een beperkter programma gerealiseerd. Dit betekent dat als gevolg van de gewijzigde opzet de verkeerdrukke op de Ringdijk minder zal toenemen dan eerder berekend. De omgevingsvergunning zal in planologisch opzicht niet leiden tot de gevreesde toename van verkeersdruk.

Capaciteit Ringdijk

De capaciteit van de Ringdijk kan het aantal verkeersbewegingen aan.

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers is onderzoek gedaan naar de verwachte verkeerseffecten van de totale planontwikkeling mede ten behoeve van de te berekenen geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaai. Hierbij is uitgegaan van een worst case scenario waarbij de afname van het verkeer als gevolg van het verdwijnen van de bedrijvigheid in het gebied niet is meegenomen, zie ook paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Hiernaast is recent een verkeerstelling gedaan. Ook hieruit blijkt dat de capaciteit van de Ringdijk ten opzichte van het aantal verkeersbewegingen voldoende is. Ook na realisatie van

de appartementen en overige woningen en functies aan de Drierivierenlaan die planologisch mogelijk zijn¹, blijft de belasting fors onder de maximale capaciteit van de Ringdijk.

Zie verder ook onder de bijlage bij deze zienswijzennota Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg.

Overige aspecten en aandachtspunten

Aangegeven wordt dat er te hard wordt gereden op de Ringdijk en dat de Ringdijk als sluiproute gebruikt wordt. Deze punten staan los van de beoogde ontwikkeling aan de Drierivierenlaan.

De genoemde aandachtspunten (markeringen, versmallingen, weggebruik, veiligheid, en preventie voor te hard rijden d.m.v. camera's) hebben geen relatie met de beoogde ontwikkeling van de appartementen. De gemeente wil graag in overleg met bewoners om hiernaar te kijken.

Hierbij wordt aangegeven dat de gemeente sowieso op korte termijn:

- *een zogenaamd snelheid informatie display (SID) gaat neerzetten om het gedrag van de weggebruikers op de Ringdijk te beïnvloeden;*
- *de wegversmallingen gaat vernieuwen;*
- *onderhoud zal plegen aan de wegmarkeringen.*

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de verkeersbelasting van de Ringdijk tussen de Randweg en de Industrierweg ook na realisatie van de ontwikkeling niet te hoog is. Hierbij wordt opgemerkt dat het aantal verkeersbewegingen op de Ringdijk ten opzichte van de mogelijkheden in bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers als gevolg van de gewijzigde plannen van de Pilon niet toeneemt maar juist zal afnemen.

De genoemde punten met betrekking tot het te hard rijden, sluipverkeer, onderhoud en verkeersveiligheid hebben geen relatie met de gewijzigde opzet van het plan. De gemeente is bereid om, buiten het kader van de voorliggende procedure, in overleg te treden met bewoners om te kijken naar de geschetste problemen.

Naar aanleiding van de zienswijze is een paragraaf toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing waarin ingegaan wordt op de verkeersbelasting van de Ringdijk.

Het ontwerp/bouwplan is naar aanleiding van de zienswijze niet gewijzigd.

¹ *De in aanbouw zijnde Tourmalijn, de beoogde appartementen van de Pilon, het restaurant bij het transferium en de grondgebondenwoningen.*

2 Holland Special Pumps

Samenvatting zienswijze

Algemeen

1. Holland Special Pumps (HSP) is sinds lange tijd gevestigd aan De Schans 3 en is gespecialiseerd in (specialistische) pompinstallaties. Bij HSP zijn tussen de 30 en 40 mensen in loondienst.

Op 5 augustus 2015 is aan het bedrijf een omgevingsvergunning verleend voor het uitbreiden van het bedrijf met een magazijn en voor het realiseren en in gebruik nemen van een uitweg aan de noordzijde, ten westen van De Schans 13.

Beschreven wordt welke ontwikkelingsmogelijkheden het vigerende bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers geeft voor het gebied ten noordoosten van het bedrijf.

Aangegeven wordt dat in het vigerende bestemmingsplan geen bijlagen zijn opgenomen die betrekking hebben op de verkeersafwenteling, verkeersaantallen, (industrie)lawaaï, bodemkwaliteit, ecologie (flora- en fauna), financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid en/ of parkeerdruk.

Gemeentelijke beantwoording

1. *De gemeente neemt met belangstelling kennis van dit deel van de reactie. Hierbij wordt opgemerkt dat in de toelichting van het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers wel degelijk wordt ingegaan op de genoemde aspecten, waarbij ten aanzien van de verkeersafwikkeling wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van de toelichting. In deze paragraaf staan de verwachte verkeerseffecten van de totale planontwikkeling mede ten behoeve van de te berekenen geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï. Hierbij is uitgegaan van een worst case scenario waarbij de afname van het verkeer als gevolg van het verdwijnen van de bedrijvigheid in het gebied niet is meegenomen.*

Concept omgevingsvergunning en verklaring van geen bedenkingen

1. Appellant merkt op dat de indiener van de aanvraag geen eigenaar van de grond is.
2. Bestreden wordt dat in de ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bovendien getuigt de aangevraagde activiteit naar de mening van de indiener niet van een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijke beantwoording

1. *Ontwikkelaar en indiener van de aanvraag voor een omgevingsvergunning is eigenaar van de bij deze vergunning betrokken gronden. Dit betreft VOF Pilon Ridderkerk / Van Wijnen.*
2. *Gemeente is van mening dat wel degelijk sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat dit ook blijkt uit de bij de verklaring van geen bedenkingen gevoegde*

ruimtelijke onderbouwing. Verwezen wordt naar de hieronder opgenomen beantwoording.

Geen onderzoek naar rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid

1. Bestreden wordt dat het aantal woningen en de positie van de twee woontorens passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

Op basis van artikel 8 lid 1, sub a voorziet het bestemmingsplan volgens appalant uitsluitend in de komst van woningen waarvan de gronden zijn bestemd voor *“bij het wonen behorende ondergrondse of halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen en bergingen”*. Woningen zonder ondergrondse of halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen zijn daarmee niet toegestaan.

Om deze reden moet verantwoord worden dat de voorziene ontwikkeling zich goed verhoudt ten opzichte van het beleid van genoemde overheden. Het verwijzen naar het vigerende bestemmingsplan volstaat hier niet omdat de woningen zoals nu gedacht niet zijn voorzien in het bestemmingsplan.

In de onderbouwing ontbreekt een onderzoek naar het relevante beleid van de gemeente, zoals de gemeentelijke bouwverordening, en andere overheden.

Gemeentelijke beantwoording

1. *De gemeente is van mening dat de realisatie van de 116 woningen past binnen het vigerende bestemmingsplan. De ruimtelijke keuze om op deze locatie woningbouw mogelijk te maken is in 2008 door de planwetgever gemaakt en is in rechte onaantastbaar geworden. De realisatie van woningbouw als zodanig op deze locatie kan derhalve niet in het kader van de onderhavige omgevingsvergunning opnieuw ter discussie worden gesteld. Met gebruikmaking van de binnenplanse afwijkmogelijkheid (artikel 4 lid 1 van het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers) kunnen reeds woningen gerealiseerd worden binnen de bestemming Woondoeleinden, binnen het hiervoor opgenomen bouwvlak, in overeenstemming met de geldende bouwbepalingen en blijvend binnen het maximaal toegestane aantal woningen.*

De strijdigheid die met deze omgevingsvergunning wordt opgeheven betreft het anders gebruiken van de gronden met de nader aanduiding (p) waarvoor geldt dat deze gronden zijn bestemd voor bij het wonen behorende ondergrondse of halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen en bergingen. De strijdigheid ziet niet op de realisatie van de woningen maar op het niet ondergronds- of halfverdiept parkeren.

Herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen is al jaren (en is nog steeds) speerpunt van het beleid van rijk, provincie en gemeente. Dit beleid heeft ook aan de basis gestaan van de in 2008 in het bestemmingsplan vastgelegde ontwikkeling en is inhoudelijk onverkort van toepassing. Omdat de keuze voor herontwikkeling in 2008 al is gemaakt en dit geen onderwerp is van de onderhavige omgevingsvergunning, is

dit niet opnieuw verwoord of onderzocht in de ruimtelijk onderbouwing. Daarmee zou immers de indruk worden gewekt dat deze omgevingsvergunning de gewenste beleidsmatige basis zou bieden voor de onderhavige ontwikkeling, terwijl die basis in het bestemmingsplan is gelegd. Aangezien het aantal woningen afneemt en type woningen(appartementen) niet wijzigt ten opzichte van wat is vastgelegd in het bestemmingsplan is ook geen sprake van een nieuwe situatie. Hierdoor is ook toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. Overigens is de woningbouwontwikkeling opgenomen in het (regionaal afgestemde) woningbouwprogramma van Ridderkerk en is sprake van herontwikkeling van bestaand stedelijk gebied. Uitgaande hiervan zou toetsing aan de Ladder ook tot een positief resultaat leiden.

Gemeentelijk parkeerbeleid

Onder artikel 2.5.30 van de gemeentelijke Bouwverordening (2012) zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van parkeergelegenheid bij gebouwen. In voorliggend geval worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd op de ontwikkellocatie die in eigendom is van de ontwikkelaar en die na realisatie gedeeltelijk wordt overgedragen aan de gemeente. Voorgestane ontwikkeling past binnen de gemeentelijke beleid- en toetsingskaders ten aanzien van parkeren (richtlijnen uit de CROW uitgave 317 uitgaande van sterk stedelijk, rest bebouwde kom, waarbij gerekend wordt met het gemiddelde tussen minimaal en maximaal).

De parkeerbalans met de normen en aantallen te realiseren parkeerplaatsen zijn opgenomen in bijlage 1 van de ruimtelijke onderbouwing.

Nieuwe indeling in openbare ruimte getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening

1. De overeenkomst waarin de nieuwe opzet voor het gebied is gemaakt is niet bij de stukken gevoegd. Omdat de gemeente dit als argument aandraagt maar een dergelijke overeenkomst niet is opgenomen is er een gebrek in de motivering.

Gevraagd wordt wie de ontwikkelaars van de Pilon en de Tourmalijn zijn waarmee de gemeente kennelijk een en ander is overeen gekomen. Duidelijkheid hierover is van belang om te beoordelen of de plannen maatschappelijke en financieel uitvoerbaar zijn. Hier wordt overigens ten onrechte in de stukken niet op ingegaan.

2. De openbare ruimte is kennelijk een resultaat van overleg tussen de gemeente en vooralsnog onbekende ontwikkelaars. Bij het bepalen van de locatie en indeling van de openbare ruimte moeten uiteraard alle betrokken belangen worden geïnventariseerd en meegewogen, niet in de laatste plaats de belangen van HSP.

Gemeentelijke reactie

1. *De zakelijke beschrijving van de overeenkomst met de ontwikkelaar van de Pilon is toegevoegd aan de stukken. De zakelijke inhoud van deze overeenkomst wordt op*

grond van het bepaalde in 6.2.12 Besluit ruimtelijke ordening ook bekend gemaakt na het definitief sluiten daarvan.

Het betreft een overeenkomst die is gesloten met de ontwikkelende partij: VOF Pilon Ridderkerk. Hiermee is het plan financieel uitvoerbaar. Hierbij wordt opgemerkt dat de gronden niet in eigendom zijn van de gemeente maar van de ontwikkelende partijen. De overeenkomst met betrekking tot de voorliggende ontwikkeling van de Pilonlocatie voorziet er in dat een deel van de gronden na realisatie van het gebied zal worden overgedragen aan de gemeente.

Niet gezien wordt waarom het plan maatschappelijk niet uitvoerbaar zou zijn mede gelet op (de gevoerde procedures in het kader van) het onherroepelijke bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers, de onherroepelijke omgevingsvergunning voor de Tourmalijn en voorliggende omgevingsvergunning.

De ruimtelijke onderbouwing is naar aanleiding van de zienswijze aangevuld met een verwijzing naar de zakelijke beschrijving van de overeenkomst die is gesloten met de ontwikkelaar.

2. *In het kader van het bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever en bij voorliggende procedure heeft afstemming reeds uitvoerig plaatsgevonden. Nu de onderhavige omgevingsvergunning niet voorziet in de ruimtelijke keuzes voor de bestemmingen maar slechts op een beperkt gewijzigde invulling, is het plan reeds voldoende afgestemd met de omgeving.*

Hierbij wordt opgemerkt dat ook in de oude situatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, sprake is van een ontsluiting van het ontwikkelgebied op de zelfde twee punten op De Schans. Ook in deze situatie zou zowel het verkeer van de Tourmalijn als het verkeer van de Pilon en het Transferium aangetakt zijn op De Schans. Deze keuze is geen onderdeel van de onderhavige omgevingsvergunning en kan derhalve niet over die band andermaal ter discussie worden gesteld.

Doortrekken van Drierivierenlaan getuigd niet van goede ruimtelijke ordening

1. Het doortrekken van de Drierivierenlaan is niet onderbouwd. Voor appalant is dit niet te begrijpen omdat in de toelichting van het vigerende bestemmingsplan is aangegeven dat de verkeersdruk van en naar bedrijven een aandachtspunt is bij verdere ontwikkeling van De Schans en de verkeersdruk op de Ringdijk een knelpunt vormt en er sprake is van potentiële overlast bijvoorbeeld door transport en er sprake is van een ingewikkelde wegenstructuur.

Als gevolg van het doortrekken van de Drierivierenlaan zal De Schans waar HSP drie vergunde uitritten aan heeft de natuurlijke doorrijroute worden om de beoogde parkeerplaatsen te bereiken.

Aangegeven wordt dat dit vragen is om problemen omdat de huidige verkeersafwenteling en parkeermogelijkheden in De Schans al slecht zijn te noemen.

Alvorens de gevraagde plannen te vergunnen zal eerst uit verkeer- en parkeeronderzoek moeten blijken dat het verantwoord is dat De Schans de natuurlijke route naar de woontorens wordt. Een dergelijk onderzoek is niet gedaan voorafgaand aan de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan en dient nu alsnog te gebeuren.

Gelet op verkeersveiligheid ligt het voor de hand het verkeer van woontorens alleen gebruik te laten maken van de Drierivierenlaan en niet van De Schans, waarbij het verkeer van en naar de woontoren alleen ter hoogte van Ringdijk 404 aansluit op de Ringdijk, waarmee levensgevaarlijke situaties bij HSP en naastgelegen bedrijven worden vermeden.

Gemeentelijke reactie

1. *Het aantal verkeersbewegingen op de Ringdijk zal als gevolg van de gewijzigde plannen van de Pilon niet toenemen maar juist afnemen ten opzichte van de mogelijkheden in bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroevers.*

Ter plaatse van de ontwikkellocatie van de Pilon is in het onherroepelijke bestemmingsplan Slikkerveer Rivieroevers het volgende mogelijk:

- *117 woningen mogelijk in de twee woontorens;*
- *20 woningen in een gebouw van maximaal 3 lagen*
- *ruimte voor bedrijf- en maatschappelijke doeleinden, dit betref een perceel van circa 1000 m² dat voor 100% bebouwd mag worden in gedeeltelijk 3 en gedeeltelijk 4 lagen.*

Met de bijstelling van het plan voor de Pilon wordt beduidend minder programma gerealiseerd:

- *uitsluitend 116 woning in de woontorens.*

De overige woningen en de bedrijf- of maatschappelijke doeleinden worden niet gerealiseerd. Dit betekent dat als gevolg van de gewijzigde opzet de verkeerdrukke op de Ringdijk minder zal toenemen dan eerder berekend.

Capaciteit Ringdijk en De Schans

In het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verwachte verkeerseffecten van de totale planontwikkeling mede ten behoeve van de te berekenen geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï. Hierbij is uitgegaan van een worst case scenario waarbij de afname van het verkeer als gevolg van het verdwijnen van de bedrijvigheid in het gebied niet is meegenomen, zie ook paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Hiernaast is recent is een verkeerstelling gedaan Ook hieruit blijkt dat de capaciteit van de Ringdijk en De Schans ten opzichte van het aantal verkeersbewegingen voldoende is. Ook na realisatie van de appartementen en overige woningen aan de Drierivierenlaan die planologisch mogelijk zijn², blijft de belasting onder de maximale capaciteit die de wegen aankunnen.

Hierbij wordt opgemerkt dat ook in de oude situatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, sprake is van een ontsluiting van het ontwikkelgebied op de zelfde twee punten op De Schans waar zowel het verkeer van de Tourmalijn als het verkeer van de Pilon en het Transferium op aangetakt zouden zijn. Die keuze is geen onderdeel van de onderhavige besluitvorming en kan derhalve niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

Ook op dit moment loopt er een doorgaande weg langs HSP. Dit blijft zo. Het aantal verkeersbewegingen op deze weg zal toenemen. Dit houdt echter geen verband met de verkeersveiligheid in combinatie met de uitritten bij Holland Special Pumps. De bestaande uitritten zijn ruim vormgegeven waardoor er goed overzicht is op het verkeer dat op De Schans rijdt. Verkeer dat uit de uitritten komt moet het overige verkeer op De Schans voorrang verlenen.

Zie verder ook onder de bijlage bij deze zienswijzennota Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg.

Parkeren

In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven hoeveel parkeergelegenheid nodig is voor de appartementen (bijlage 1) en op welke wijze deze wordt gerealiseerd. Niet gezien wordt waarom de ontwikkeling zou leiden tot parkeerproblemen op De Schans aangezien er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de benodigde capaciteit berekend is op de piekmomenten voor de woningen ('s avonds en in het weekend). Gedurende werkdagen zullen de, ten behoeve van de ontwikkeling gerealiseerde parkeerplaatsen niet volledig gebruikt worden waardoor er op deze momenten juist extra parkeerruimte ontstaat ten opzichte van de huidige situatie, hetgeen ook deels ten goede zal komen aan (bezoekers van) HSP.

Overig

Gezien de capaciteit van De Schans wordt niet gezien waarom de voorgenomen ontwikkeling niet acceptabel zou zijn met betrekking tot de verkeersafwikkeling, parkeergelegenheid en verkeersveiligheid, ook in relatie tot de in- en uitritten.

Gelet op bovenstaande is verder onderzoek naar de verkeer- en parkeersituatie niet nodig.

² De in aanbouw zijnde Tourmalijn, de beoogde appartementen van de Pilon, het restaurant bij het transferium en de grondgebondenwoningen.

Het voorstel om het verkeer van en naar de woontorens alleen gebruik te laten maken van de Drierivierenlaan en niet van De Schans, waarbij het verkeer van en naar de woontorens alleen ter hoogte van Ringdijk 404 aansluit op de Ringdijk, is vanwege een evenwichtige verkeersafwikkeling niet wenselijk. Hierbij wordt opgemerkt dat ook gelet op de veiligheid in het geval van calamiteiten juist meerder ontsluitingen nodig zijn.

Naar aanleiding van de zienswijze is de ruimtelijke onderbouwing aangevuld met een paragraaf over de verkeersafwikkeling en capaciteit van de Ringdijk en De Schans.

Parkeren op maaiveld getuigt niet van goede ruimtelijke ordening

1. Betwijfeld wordt of het parkeren op maaiveld als een verbetering voor het gebied kan worden beschouwd omdat dit visueel verstorend is.
2. Aangegeven is dat direct rond de woontorens 116 parkeerplaatsen staan ingetekend in plaats van de in de onderbouwing aangegeven benodigde 201 parkeerplaatsen. De gronden die voor de benodigde overige parkeerplaatsen worden gebruikt zijn niet in eigendom van de woningen. Op dit punt zijn de plannen in strijd met de gemeentelijke regelgeving. De gemeentelijke bouwverordening en het Verkeersplan Ridderkerk 2011- 2015 gaan uit van parkeren op eigen terrein en het liefst ondergronds.
3. In het geval de gemeente de aanleg van deze parkeerplaatsen voor haar rekening neemt zou dit een onrechtmatige vorm van staatssteun kunnen zijn waarmee het plan dus niet uitvoerbaar zou blijken.
4. De huidige parkeerdruk is behoorlijk hoog wat leidt tot ongewenst gevaarlijke situaties i.v.m. zwaar vrachtverkeer. Aangegeven wordt dat onvoldoende rekening is gehouden met het belang van HSP en naastgelegen bedrijven op dit punt.

Gemeentelijke reactie

1. *Het niet inpandig en niet halfverdiept parkeren is de uitkomst van een heroverweging van de inrichting van het openbaar gebied rond de Drierivierenlaan. De achtergrond hierbij is dat met de bijstelling de ontwikkeling van het gehele Drierivierengebied (van de bestaande Onix-woontoren tot en met het transferium) in 'een keer' en op een samenhangende en kwalitatief hoogwaardige wijze kan worden ingericht.*

Het versterken van de ruimtelijke samenhang speelt hierbij een belangrijke rol. Dit hangt niet alleen samen met het doortrekken van de Drierivierenlaan maar ook met het versterken van de ruimtelijke beleving van de doorlopende wandelpromenade langs het water waarvan de visuele openheid door het niet realiseren van het inpandig parkeren sterk vergroot wordt. Op deze wijze wordt de toegankelijkheid van de rivier bij de Tourmalijn en de Pilon versterkt.

In samenhang met de ontwikkelingen in het hele gebied is daarom ook voor de Pilon-locatie het inpandig en halfverdiept parkeren losgelaten. Toegegeven wordt dat er meer auto's zichtbaar in het openbaar gebied staan, maar vanuit de totale situatie heeft dit de voorkeur boven verschillende oplossingen per deelgebied.

2. *Dit standpunt is feitelijk onjuist. De benodigde parkeerplaatsen worden door de ontwikkelaar volledig gerealiseerd op eigen grond. Na realisatie wordt een deel van het openbaar gebied met daarop parkeerplaatsen overgedragen aan de gemeente. Hiermee is de ontwikkeling niet strijdig met gemeentelijk beleid of regelgeving. Ten aanzien van ondergronds-, inpandig of parkeren op maaiveld is er in het beleid- en toetsingskader ruimte om voor dit projecten een afweging te maken, hierboven en in de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven waarom in dit geval parkeren op maaiveld acceptabel is bevonden.*
3. *Dit is niet het geval. De gemeente legt ten behoeve van de ontwikkeling geen parkeerplaatsen aan en stelt hier ook geen grond voor ter beschikking. De ontwikkeling wordt gerealiseerd op eigen grond. Niet gezien wordt waarom hier sprake zou zijn van onrechtmatige staatssteun.*
4. *Verwezen wordt naar de beantwoording in de paragraaf hierboven over de parkeergelegenheid. De gemeente is mening dat er voldoende rekening is gehouden met de belangen van HSP en naastgelegen bedrijven, ook op het punt van parkeren en veiligheid.*

Onduidelijk is of belangen van HSP inzake geluid zijn meegewogen

1. Ten aanzien van geluid wordt aangegeven dat HSP zich kan vinden in de aangegeven onderbouwing mits de gemeenteraad en het college in reactie op deze zienswijze schriftelijk verklaren dat de huidige bedrijfsactiviteiten van HSP ook bij de nieuwe ontwikkeling gecontinueerd kunnen worden.

Gemeentelijke reactie

1. *Naar aanleiding van de zienswijze is DCMR gevraagd in een notitie specifiek in te gaan op de wijze waarop de belangen van HSP zijn meegenomen bij de ontwikkeling. Hierin wordt het volgende geconcludeerd (zie bijlage 2 van deze Nota van zienswijzen).*

Uit akoestisch onderzoek van AV Consulting³ blijkt dat de geluiduitstraling van HSP voldoet aan het geluidruimteverdeelplan. De DCMR heeft op basis van de gemelde activiteiten van HSP (en de overige actuele vergunde bedrijfssituaties de gecumuleerde geluidbelasting op de Pilon-torens berekend. Uit deze berekening blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 53 dB(A) bedraagt. De gemelde activiteiten van HSP veroorzaken dus geen overschrijding van het toegelaten gecumuleerde niveau van 55 dB(A) op de Pilon-torens. Hiermee voldoet HSP dus aan het geluidruimteverdeelplan.

³ "Rapport AV. 1278i-2, 6 november 2015, Akoestisch onderzoek, Holland Special Pumps, De Schans 1, 3 en 15 Ridderkerk" van AV Consulting is door de DCMR bij brief van 10 maart 2016 goedgekeurd.

Omdat het bedrijf niet voldoet aan de algemene geluidvoorschriften zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit milieubeheer heeft DCMR maatwerkvoorschriften opgesteld. De procedure voor het vaststellen van deze voorschriften is opgestart waarbij de concept maatwerkschriften zijn toegezonden aan HSP.

Met deze maatwerkvoorschriften wordt formeel geregeld dat het bedrijf recht heeft op een hogere geluidbelasting op de omgeving dan op basis van het activiteitenbesluit is toegestaan.

Wij gaan er vanuit dat met deze zienswijzenbeantwoording tegemoet wordt gekomen aan de door HSP gevraagde bevestiging dat de huidige bedrijfsactiviteiten van HSP ook na verlening van de onderhavige omgevingsvergunning gecontinueerd kunnen worden.

De notitie van DCMR is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Exploitatieplan / exploitatieovereenkomst / financiële (on) uitvoerbaarheid

1. Aangegeven wordt dat een exploitatieplan in beginsel verplicht is tenzij een exploitatieovereenkomst is gesloten. Gevraagd wordt of een dergelijke overeenkomst er is en of deze, geanonimiseerd, ter inzage wordt gelegd, zodat het kostenverhaal duidelijk wordt. Hiermee wil appellant duidelijkheid krijgen over de financiële uitvoerbaarheid van het plan dit mede in relatie tot risico's als gevolg van vervuilde grond.

Gemeentelijke reactie

1. *Er is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelende partij. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid voldoende onderbouwd. Een exploitatieplan is niet aan de orde omdat het verhaal van kosten met de overeenkomst anderszins verzekerd is. Hierbij wordt opgemerkt dat ten behoeve van de ontwikkeling de gronden ter plaatse volledig gesaneerd zijn en vervuilde grond niet aan de orde is.*

De zakelijke inhoud van deze overeenkomst wordt op grond van het bepaalde in 6.2.12 Besluit ruimtelijke ordening ook bekendgemaakt na het definitief sluiten daarvan.

Conclusie

1. Appalant verzoekt de omgevingsvergunning niet te verlenen dan wel de volledig tegemoet te komen aan de bezwaren / verzoeken en ten aanzien van alle punten volledige opheldering te verschaffen.

Gemeentelijke reactie

1. *Naar aanleiding van de zienswijze is de ruimtelijke onderbouwing aangevuld met bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg).*

Hiermee is naar onze mening voldoende onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en wordt niet gezien waarom de omgevingsvergunning niet verleend zou kunnen worden.

Het ontwerp/bouwplan en de indeling van het openbaar gebied zijn naar aanleiding van de zienswijze niet gewijzigd.

Staat van wijzigingen

De ruimtelijke onderbouwing is naar aanleiding van de zienswijzen op onderstaande punten aangevuld.

Bijlage 2 is vervangen door de ondertekende versie van deze notie van DCMR de notitie is inhoudelijk niet gewijzigd.

Bijlage 4 Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg is toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing.

Bijlage 1

Verkeersbelasting en capaciteit Ringdijk, De Schans en Benedenrijweg

Bestemmingsplan Slikkerveer-Rivieroever

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

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

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

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

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

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

Bron: handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

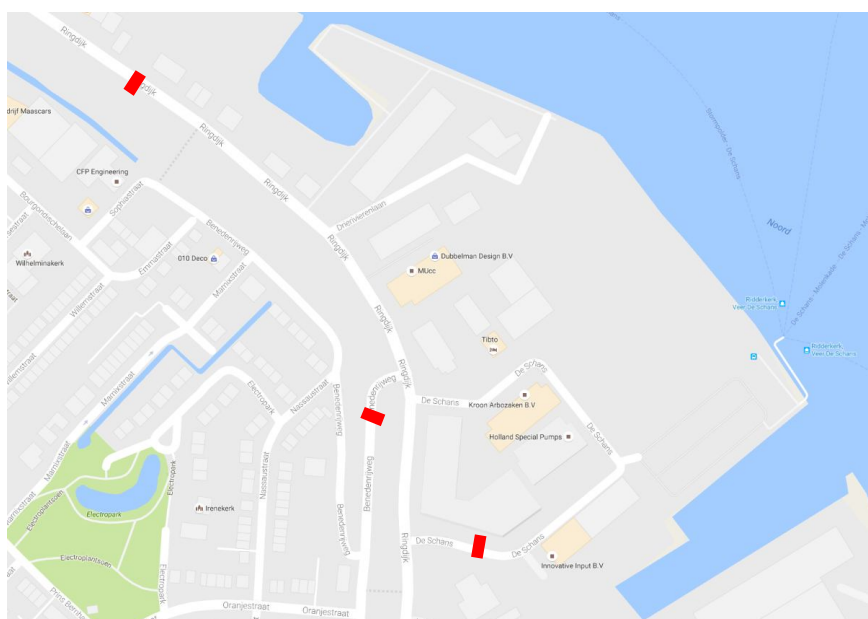
Dit betekent dat voor de hier relevante wegen uitgegaan kan worden van onderstaande capaciteit.

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

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

Verkeerstellingen

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



Locatie waar de verkeerstellingen zijn gedaan.

Deze tellingen laten onderstaande resultaten zien.

Wegvak	Huidige belasting
Ringdijk	2626
Benedenrijweg	2514
De Schans	399

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

De toekomstige belasting zal hoger zijn aangezien een deel van functies nog gerealiseerd gaat worden. Voor de verkeersaantrekkende werking van de nog te realiseren functies wordt uitgegaan van onderstaande aantallen. Deze komen dus bovenop de bestaande verkeersbewegingen van het transferium en de bestaande bedrijven en woningen.

	Woongebouwen Tourmalijn	Woongebouwen Pilon	Realisatie overige woningen	Restaurant bij het transferium⁴	Totaal
Functie	64+64 appartementen	59 en 57 appartementen	Maximaal 50 kadewoningen	460 m2 b.v.o.	
Aantal mvt/etmaal	Ca. 717 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	Ca. 650 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	280 mvt. / etmaal (5,6 per woning)	864	2511 mvt/ etmaal

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

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

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

Wegvak	Huidige belasting	Toename belasting	Totale belasting maximale belasting	Capaciteit wegen⁵
Ringdijk (50km/uur)	2626	1647 + 864	5137	5.000 tot 10.000
Benedenrijweg (50 km/uur)	2514	1647 + 864	5025	5.000 tot 10.000
De Schans (30 km/uur)	399	1647 + 864	2910	4.000

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

Hierbij wordt het volgende opgemerkt. In bovenstaande tabel is ook bij De Schans en de Benedenrijweg de totale extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen opgenomen. In werkelijkheid zal het verkeer verdeeld worden over meerdere aantakkingen op de Ringdijk, namelijk de twee aantakkingen van De Schans en de aantakking van de

⁴ Voor de verkeersaantrekkende werking van de horeca kan het volgende worden aangenomen. Het betreft een restaurant van circa 460 m2 b.v.o. Voor de bezetting kan uitgegaan worden van een gemiddelde van 100 personen die gemiddeld 1,5 uur het restaurant bezoeken. Verder wordt aangenomen dat circa 80% van de bezoekers met de auto komt met gemiddeld 1,5 persoon per auto. Dit leidt tot $100(\text{personen}) \cdot 0,8 (\text{personen met de auto}) / 1,5 (\text{personen per auto}) = 54$ motorvoertuigen per 1.5 uur. Per uur is dit afgerond 36 autovoertuigen. Omdat de auto's ook weer terug rijden zijn dit 72 motorvoertuigbewegingen per uur. Het restaurant is 12 uur per etmaal geopend. Dit betekent in totaal 864 motorvoertuigen per etmaal.

⁵ Bron: Handboek verkeersveiligheid, pagina 259 tabel 7.2

Drierivierenlaan op de Ringdijk. De conclusie is dat zelfs wanneer al het verkeer via één punt zou aantakken op de Ringdijk de capaciteit van De Schans groot genoeg is.

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

Conclusie

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