

## **Nota van beantwoording**

### **Vooroverleg**

Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard

projectnr. 0241811.00

versie 1.1

6 november 2012

### **Opdrachtgever**

Provincie Zuid-Holland

Postbus 90602

2509 LP 's-Gravenhage

**Contactadres:**

Beneluxweg 7  
4904 SJ Oosterhout  
Postbus 40  
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012

**Ingenieursbureau Oranjewoud**

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

## Inhoud

	Blz.
<b>1</b>	<b>Inleiding ..... 2</b>
<b>2</b>	<b>Vooroverlegreactie en beantwoording ..... 3</b>
<b>2.1</b>	<b>Gemeente Barendrecht ..... 3</b>
<b>2.2</b>	<b>Gemeente Ridderkerk ..... 5</b>
<b>2.3</b>	<b>Stadsregio Rotterdam ..... 7</b>
<b>2.4</b>	<b>Rijkswaterstaat ..... 9</b>
<b>2.5</b>	<b>Waterschap Hollandse Delta ..... 10</b>
<b>2.6</b>	<b>Nederlandse Gasunie ..... 11</b>
<b>2.7</b>	<b>Gemeenschappelijke regeling Nieuw Reijerwaard ..... 12</b>

## **1 Inleiding**

Deze nota geeft een samenvatting en de beantwoording van de vooroverlegreacties die ingebracht zijn op het concept inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. De vooroverlegreacties zijn behandeld per overlegpartner.

## 2 Vooroverlegreactie en beantwoording

### 2.1 Gemeente Barendrecht

#### *Overlegreactie:*

- a. is niet overtuigd dat een verkeersplein met vijf armen de oplossing is voor de ontsluiting en vraagt aandacht voor de terugslag op de IJsselmondse Knoop indien op de snelwegen congestie optreedt en houdt vast aan de voorwaarde voor een tweede ontsluiting op de A15/ A16.
- b. adviseert om ook aandacht te besteden aan de nu al krappe noordelijke afrit (inclusief onderdoorgang) ten noorden van de IJsselmondse knoop.
- c. wenst inzicht in de verdeling van verkeer op de verbindingsweg, zodat een beeld verkregen kan worden of de rijstrookindeling voldoende is.
- d. wenst inzicht in herkomst en bestemming van verkeer, waaronder OV en langzaam verkeer, zodat bepaald kan worden welke voorzieningen nodig zijn.
- e. hecht grote waarde aan goede en veilige langzaamverkeersverbindingen en OV vraagt zich af in hoeverre voldoende rekening is gehouden met het fietsverkeer.
- f. adviseert een derde ontsluiting aan de zuidzijde van het bedrijventerrein, tussen Nieuw Reijerwaard en de bestaande bedrijventerreinen, mogelijk te maken in het inpassingsplan, vanwege het functioneren van de bedrijventerreinen en ter voorkoming van intern verkeer en congestie op de IJsselmondse knoop en vertrouwt erop dat de samenhang met het bestaande bedrijventerreinen zwaar blijft wegen in de verdere totstandkoming van het inpassingsplan.
- g. is blij te zien dat duurzaamheidsmaatregelen mogelijk gemaakt worden in het inpassingsplan en verzoekt een plan van aanpak op te stellen om het duurzaamheidsaspect goed in de planvorming te borgen.
- h. geeft aan dat blijvende aandacht moet uitgaan naar de leefbaarheid en veiligheid voor omwonenden, verwacht dat alles eraan gedaan wordt om effecten zoveel mogelijk te beperken en stelt als voorwaarde dat de bufferzone over de gehele lengte van de Rijksstraatweg 100 breed moet zijn.
- i. vertrouwt erop dat de beeldkwaliteit, ligging en bereikbaarheid en de samenhang met het bestaande cluster als positieve vestigingsfactor zwaar blijven wegen in de verdere totstandkoming van het inpassingsplan.

#### *Beantwoording*

- a. *Onderzoek toont aan dat het verkeersplein met vijf armen werkt. Het zorgt voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op de knoop. Met betrekking tot gevolgen van terugslag vanaf de A15 zijn er geen verschillen met de autonome situatie. Het maken van een tweede aansluiting op de snelwegen kan niet volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Weefvakken, invoegers en uitvoegers komen in dat geval te kort op elkaar te liggen, waardoor verkeer zal vastlopen en onveilige situaties ontstaan.*
- b. *De situatie ten noorden van de IJsselmondse knoop is betrokken in de verkeersstudie. Het in eerste instantie gehanteerde statische verkeersmodel is echter niet geheel geschikt is voor het bepalen van de verkeersafwikkeling in de complexe situatie met onder andere de versmallende invoegers naar de A15; dit model geeft een te hoge I/C waarde. Om die rede is de werking van het verkeersplein, inclusief de situatie aan de noordzijde ook met een dynamische micro simulatie onderzocht. Aangevoerd is dat het verkeersplein in de ochtend- en avondspits werkt. De huidige en autonome aandachtspunten bij de genoemde invoegers blijven bestaan. Eventuele aanpassingen hier zijn geen onderdeel van het Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard.*

- c. *Met behulp van een dynamische simulatie is aangetoond dat het verkeer op de Verbindingsweg en het plein verwerkt kan worden. In de aanvullende verkeersberekeningen is een bijlage met de COCON uitvoer opgenomen. Hierin is te zien dat, op de Verbindingsweg, de verzadiging op alle richtingen onder de normwaarden zit.*
- d. *De herkomst en bestemming van verkeer is bepaalt op basis van het verkeersmodel van de stadsregio Rotterdam (RVMK 2.6). Omdat de functie van het huidige gebied (glastuinbouw, landbouw en wonen) een volledig andere is dan voor de nieuwe vulling gaat gelden zijn herkomsten en bestemmingen aangepast. Er is nog geen inzicht in de hoeveelheid fietsers en OV naar de locatie. Gezien het type bedrijven lijkt het maken van een lus met het bestaande OV het maximaal haalbare. Voor fietsvoorzieningen wordt aangetakt op het bestaande fietsnetwerk in de omgeving.*
- e. *In het ontwerp voor het bedrijventerrein en het ontwerp voor het verkeersplein wordt rekening gehouden met langzaam verkeer. De bestaande verbindingen blijven bestaan als vrij liggende fietsvoorzieningen. Daarnaast worden bij het verkeersplein twee ongelijkvloerse kruisingen gemaakt. Bij de uitwerking van de rotondes op de verbindingsweg wordt gewerkt aan verkeerveilige oversteken voor langzaam verkeer. Bestaande buslijnen kunnen, met enigszins gewijzigde route behouden blijven. Het inpassingsplan maakt de goede en veilige fiets- als OV verbindingen mogelijk, maar de uitwerking ervan is geen onderdeel van het inpassingsplan. De genoemde zaken worden meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling, die zorg draagt voor de uitwerking.*
- f. *Een derde ontsluiting is in strijd met de provinciale structuurvisie en verordening, waarin de locatie van deze weg is opgenomen als provinciaal landschap. Onderzoek toont bovendien aan dat het verkeersplein (samen met de tweede ontsluiting) het aanbod aan verkeer goed afwikkelt. Een derde ontsluiting voor het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard is mogelijk robuuster en leidt tot meer/betere interne verkeersverbindingen tussen BT-Oost/Veren Ambacht/ Nieuw Reijerwaard. Echter de noodzaak van een derde ontsluiting is modelmatig/verkeerstechnisch niet aan te tonen. De aansluitingen op de Veren Ambachtseweg kan de te verwachten verkeerstroom verwerken en er is restcapaciteit voor intern verkeer beschikbaar. Indien een derde ontsluiting wordt aangebracht, dan verdeelt het verkeer van de tweede ontsluiting zich over de tweede en derde ontsluiting. Een derde ontsluiting wordt zodoende niet meegenomen in het Inpassingsplan.*
- g. *De ruimtelijk relevante duurzaamheidsmaatregelen worden planologisch-juridisch mogelijk gemaakt door middel van het Inpassingsplan. De Gemeenschappelijke Regeling, waarvan Barendrecht onderdeel heeft de verantwoordelijkheid voor uiteindelijke realisatie.*
- h. *Leefbaarheid en veiligheid zijn belangrijkste aspecten geweest bij het opstellen van het plan en zullen dat blijven bij de uitwerking. In het MER zijn de effecten van de buffer conform het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan vergeleken met een buffer van overal 100 meter breed. Vanuit milieuoogpunt is de gewenste aanpassing niet onderscheidend. Het stedenbouwkundig plan en het inpassingsplan worden op verzoek van onder andere de gemeenten aangepast, zodat de groene wig, zoals die was ingegeven vanuit het landschappelijk patroon (van smal naar breed en gemiddeld circa 100 meter) een overal 100 meter brede groene zone wordt. Concreet betekent dit een verbreding van de groene zone ten noorden van de Voorweg en een versmalling ten zuiden van de Voorweg. Met de aangehouden afstand is voldoende visuele afscherming gewaarborgd. Ook wordt voldaan aan de milieutechnische eisen die hier gelden voor de woonbebouwing.*
- i. *Deze factoren hebben zwaar gewogen bij de totstandkoming van het inpassingsplan en blijven zwaar wegen bij de nadere uitwerking. De gemeente Ridderkerk stelt voor de ontwikkeling een Beeldkwaliteitsplan op, waarin deze zaken geregeld worden.*

## 2.2 Gemeente Ridderkerk

### *Overlegreactie:*

- a. stemt ermee in dat het voorgenomen tracé van de Verbindingsweg tussen de Voorweg en de Verenambachtseweg in het inpassingsplan wordt meegenomen.
- b. verzoekt bijzondere zorgvuldigheid te betrachten als het gaat om de milieueisen, luchtkwaliteit e.d. Dit omdat Ridderkerk door zijn ligging al zwaar belast is waar het de leefbaarheid betreft.
- c. wenst een bufferzone van tenminste 100 meter langs de woningen aan de Rijksstraatweg. Daarenboven adviseren zij een verdere verbreding, die dan ten koste zou mogen gaan van de breedte van de Blauwe Wig langs de Verbindingsweg.
- d. acht realisatie van windturbines op het bedrijventerrein niet wenselijk vanwege verwachte milieugevolgen/hinder.
- e. vraagt de voor- en nadelen van een centrale parkeervoorziening in Cornelisland te onderzoeken.
- f. acht een centrale parkeervoorziening voor vrachtwagens die grenst aan de Rijksstraatweg onwenselijk en ziet een afstand van 400 meter als minimum.
- g. adviseert de bouwhoogte te beperken tot 20 meter en in het gebied van 400 meter van woningen tot 15 meter. Na wijziging en inclusief ondergeschikte bouwdelen kan in deze zone dan tot 20 meter gebouwd worden.
- h. vraagt om, indien een derde ontsluiting door de boomgaard in beeld komt, rekening te houden met de functie van dat gebied, zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Deltapoort.

### *Beantwoording*

- a. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
- b. *In de procedure wordt zorgvuldigheid betracht bij het beschrijven van de milieueffecten en de toetsing van de ontwikkelingen aan gestelde milieunormen. De milieueffecten van de ontwikkeling worden getoetst aan de vigerende wetgeving.*
- c. *Zie beantwoording Gemeente Barendrecht onder h. Het versmallen van de Blauwe Wig ten gunste van een bredere groenblauwe zone langs de Rijksstraatweg is niet wenselijk. De blauwe Wig is - als entreegebied van Nieuw Reijerwaard - de belangrijkste stedenbouwkundige hoofdruimte. De maatvoering van deze ruimte moet voldoende zijn om de representatieve functie te kunnen 'dragen'. Ook voorziet de Blauwe wig, samen met de zone langs de Rijksstraatweg in het grootste deel van de benodigde waterberging. Er is een evenwichtige verdeling van de bergingscapaciteit over het plangebied noodzakelijk, waardoor dat de blauwe wig niet versmald kan worden. Dit is door het waterschap bevestigd.*
- d. *De ambitie van Nieuw Reijerwaard is een duurzaam bedrijventerrein. De plaatsing van windturbines, biovergistingsinstallaties en collectieve energievoorzieningen zoals zonnecollectoren behoort daarom tot de mogelijkheden. In de Nota Wervelender is het gebied aangewezen als zoekgebied voor windenergie. Hierover zijn nadere afspraken gemaakt in het convenant windenergie van onder andere de provincie, de stadsregio Rotterdam en de in de stadregio gelegen gemeenten.*
- e. *De parkeervoorziening is onlosmakelijk verbonden met Nieuw Reijerwaard. Het uitgangspunt is dat deze gerealiseerd worden op het terrein waarvoor de bedoeld zijn.*
- f. *In het inpassingsplan wordt een regeling opgenomen waarbij aanleg van de centrale parkeervoorziening in de zone tussen de Rijksstraatweg en halverwege de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bedrijfslaan wordt uitgesloten. Daarmee wordt zekerheid geboden aan de bewoners van de Rijksstraatweg en blijft toch voldoende flexibiliteit bestaan voor de locatiekeuze. Het is evenwel van belang dat deze parkeervoorziening in de eerste planfasen wordt gerealiseerd én in het gebied tussen de Voorweg-Rijksstraatweg-Blaakwetering. De parkeervoorziening is namelijk ook bedoeld voor de bestaande bedrijventerreinen BT-Oost en Veren Ambacht.*
- g. *Voor het mogelijk maken van bouwhoogten tot 30 meter is een aantal redenen:  
- Met name bij agrobiologische bedrijven met langdurige (koel/vries)opslag of een vergaande integratie van koel/versleveringen is reeds behoefte aan bouwhoogten boven de 20 meter. Rekening*

*houdend met de ontwikkelingen in deze sector is een bestemmingtechnische maximale bouwhoogte van 30 meter een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor dit type bedrijven.*

*- De ruimte voor ontwikkeling van bedrijventerreinen is (zeker in deze regio) beperkt. Het van belang om de beschikbare ruimte maximaal te benutten en deze bedrijven in de regio te behouden. Dit vermindert ook de ruimtedruk elders. D*

*Een bouwhoogte van 30 meter is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Hiervoor worden de bouwhoogte aan de randen van het terrein en langs de verbindingsweg wel beperkt tot respectievelijk 15 en 20 meter.*

*- Duurzaam en compact en ruimtegebruik wordt nagestreefd. Hiervoor wordt meervoudig ruimtegebruik en het bouwen in meerdere lagen mogelijk gemaakt.*

*- Compact bouwen in meerdere lagen beperkt tevens het buitenoppervlak en daarmee het energieverbruik voor koeling.*

*Het inpassingsplan maakt het overigens mogelijk dat bedrijfsgebouwen tot een hoogte van 30 meter kunnen worden opgericht. Niet staat vast dat alle bedrijven van deze mogelijkheid gebruik zullen maken. Ten behoeve van de duidelijkheid voor de burger is sprake van een directe mogelijkheid en wordt in het Inpassingsplan voor de bouwhoogten niet gewerkt met afwijkingmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden.*

- h. Bij de beoordeling van de variant 3<sup>e</sup> ontsluiting wordt rekening gehouden met de functie van de boomgaard als onderdeel van het provinciaal landschap.*



## 2.3 Stadsregio Rotterdam

### *Overlegreactie:*

- a. waardeert de keuze om het bedrijventerrein aan te sluiten bij het bestaande agrologistieke cluster.
- b. constateert dat het plan op gebied van duurzaamheid volop mogelijkheden biedt.
- c. constateert dat bij het opstellen van het plan de aanbevelingen uit de Gebiedsvisie Deltapoort 2025 als uitgangspunt zijn genomen.
- d. heeft onvoldoende inzicht in en vraagtekens bij de robuustheid van de gekozen oplossingsrichting voor de ontsluiting.
- e. pleit voor een gevoeligheidsanalyse bij het uitgangspunt van 211 mvt/etm.
- f. vraagt aandacht voor de beperkte acceleratielengte voor vrachtwagens tussen de ovonde en de A15.
- g. constateert dat de verdubbeling van de oprit naar de A15 niet zeker is gesteld.
- h. vindt de gevolgen van de ovonde voor de verkeersveiligheid onduidelijk.
- i. vindt een gesloten fietstunnel onder de ovonde vanuit sociale veiligheid niet wenselijk.
- j. stelt voor om vanwege de kwetsbaarheid van de voorgestelde ontsluiting een extra ontsluitingsoptie (3<sup>e</sup> ontsluiting) te onderzoeken en is bereid dat onderzoek mee te nemen in een onderzoek voor de gehele stadsregio.
- k. betwijfelt of rotondes op de verbindingsweg de doorstroming bevorderen.
- l. geeft aan dat met de aanbieders van de huidige buslijnen afspraken gemaakt moeten worden.

### *Beantwoording*

- a. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
- b. *Deze constatering is correct.*
- c. *Deze constatering is correct.*
- d. *Zie beantwoording Barendrecht onder a.*
- e. *Er is samen met Gemeenschappelijke Regeling, Waterschap, Rijkswaterstaat, Stadsregio, gemeenten en havenbedrijf een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De gekozen oplossingen, een turbo verkeersplein voldoet ook om de stromen van een Nieuw Reijerwaard met een hogere verkeersproductie te verwerken. Hierbij is een andere verkeerslichten regeling en afstelling noodzakelijk en worden de wachtrijen naar de nieuwe locatie langer. Indien dit scenario zich in de toekomst voordoet kan, met enige aanpassingen aan de Ovonde, het verkeer nog steeds afgewikkeld worden.*
- f. *De acceleratielengte tussen het turboverkeersplein en de A15 is langer dan in de huidige situatie.*
- g. *Het klopt dat deze verdubbeling niet zeker is gesteld. Het is echter technische uitvoerbaar en de eerste verkenningen laten op dit deel van de A15 geen probleem zien (FOSIM simulatie is uitgevoerd met een intensiteit op de parallel baan zuid die hoger is dan in het NRM 2020). Er loopt een onderzoek, vanuit de stadregio samen met Rijkswaterstaat en het havenbedrijf, naar de mogelijke effecten van en op Knooppunt Ridderster. Het probleem van de enkele toerit komt ook voor in de autonome situatie (dus zonder toevoeging van Nieuw Reijerwaard).*
- h. *Het turboverkeersplein wordt enkel gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Langzaam verkeer wordt door gebruik van fietstunnels in plaats van de huidige kruispunten fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Doordat de kruisingen voor gemotoriseerd verkeer geregeld zijn en enkel T-splittingen betreffen zijn deze goed en veilig vorm te geven. Op het turboverkeersplein wordt gewerkt met rijbaanscheidingen zodat verkeer niet plots van rijstrook kan veranderen. Het goed en duidelijk aangeven van routes op de toeleidende poten is hiervan een noodzakelijk gevolg.*
- i. *Deze verbinding is onderwerp voor latere uitwerking. Gedacht wordt aan een grotendeels verdiept aangelegd fietstracé. Een tunneldak is uitsluitend nodig op die plekken waar rijstroken worden gekruist. Belangrijk in de afweging tussen een onderdoorgang en een brug is het gemak van de*

*gebruiker. Bij een onderdoorgang is drie meter hoogteverschil te overwinnen. Bij een brug is dit 5,5 meter.*

- j. Zie beantwoording Barendrecht onder f.*
- k. Met de rotonden kan het verkeer afgewikkeld worden. Het detailontwerp van de rotonden is onderdeel van de uitwerking. De eerste rotonde (de meest oostelijke direct na het turboverkeersplein) wordt een turbo variant, de andere aansluitingen worden nog onderzocht.*
- l. Met het plan is rekening gehouden met mogelijkheden voor openbaar vervoer. Met de aanbidders worden afspraken gemaakt.*

## 2.4 Rijkswaterstaat

### *Overlegreactie:*

- a. verlangt een analyse van de effecten van de ontwikkeling op de (aansluitingen van de) snelwegen A15 en A16, inclusief de te treffen maatregelen en de financiële haalbaarheid en borging daarvan.
- b. geeft aan dat de effecten van de tweede invoeger van de ovonde op de snelweg voor doorstroming en verkeersveiligheid onvoldoende helder zijn.
- c. vraagt aandacht voor de beperkte acceleratielengte voor vrachtwagens tussen de ovonde en de A15.
- d. constateert dat het convergiepunt mogelijk een probleem vormt voor de tweede invoeger op de A15.
- e. constateert dat geen zekerheid is over de (rijks)maatregel Beter Benutten, ten behoeve van de verkeersdoorstroming op de Ridderster. Het niet doorgaan van die maatregel zal de ontsluiting van Nieuw Reijerwaard naar de A16 noord problematiseren.

### *Beantwoording*

- a. *De aansluitingen zijn onderzocht en leveren geen nieuwe problemen op. De bestaande knelpunten op de aansluiting van de parallelbaan noord en de toerit naar de parallelbaan zuid worden (bij de bestaande enkele toerit) ernstiger. Voor de parallelbaan zuid zijn deze problemen te ondervangen door een dubbele toerit te maken.*
- b. *Uit de eerste verkenningen blijkt dat een tweede invoeger technisch uitvoerbaar is en de doorstroming op de parallelbaan niet hindert. Er zijn hiervoor een quick scan uitgevoerd en een FOSIM simulatie van de toerit gemaakt.*
- c. *Zie beantwoording stadsregio Rotterdam onder f.*
- d. *Dit wordt samen met onder andere Rijkswaterstaat en de Stadregio uitgewerkt.*
- e. *Rijkswaterstaat, de stadsregio en het havenbedrijf zijn gezamenlijk aan het onderzoeken wat de problemen op de Ridderster in de toekomst zullen zijn. De verkeersstromen veranderen door het anders aansluiten van knooppunt Vaanplein (al in uitvoering). Welke problemen er overblijven dan wel in de toekomst ontstaan is nog niet duidelijk.*

## 2.5 Waterschap Hollandse Delta

### *Overlegreactie:*

- a. mist een onderdeel grondwater en mist de vermelding dat het waterbeheerplan 2009- 2015 uitgangspunt is bij de waterparagraaf.
- b. geeft aan dat de waterhuishoudkundige zaken rondom de ovonde, waaronder compensatie en omgang met de hoofdwaterstructuur onderbelicht zijn.
- c. mist op de plankaart de beschermingszones van de hoofdwatergangen en de regionale waterkering.
- d. constateert dat de in het stedenbouwkundig ontwerp genoemde oplossing met draaideuren in de compartimenteringsdijk onjuist is, omdat water van twee kanten kan komen.
- e. geeft aan te laat bij de ontsluiting van het plangebied betrokken te zijn en onvoldoende tijd te hebben om binnen de inspraaktermijn te kunnen reageren.
- f. geeft aan dat de bereikbaarheid van het waterschapsgebouw voor de publieke functie en bij calamiteiten van groot belang is en gaat er vanuit dat de huidige ontsluiting aan de Veren Ambachtseweg gehandhaafd blijft.
- g. gaat er van uit dat de nieuwe ontsluiting geregeld is voordat het terrein voor bebouwing wordt vrijgegeven.

### *Beantwoording*

- a. *Het onderdeel grondwater zal explicieter uitgelicht worden en het waterbeheerplan zal als uitgangspunt worden opgenomen.*
- b. *Er wordt in de toelichting kwalitatief ingegaan op de waterhuishouding rondom de ovonde. De bestaande kwalitatieve toelichting ten aanzien van toename verhard oppervlak en bijbehorende compensatie wordt nader aangevuld met het oog op de bestaande waterstructuur in en direct grenzend aan het verkeersplein.*
- c. *De beschermingszone van de waterkering worden opgenomen in de dubbelbestemming Waterstaat - waterkeringen. In de bestemmingen Groen (evenwijdig aan de Rijksstraatweg) waarin een belangrijke schakel van de hoofdwaterstructuur gerealiseerd wordt, wordt een aanduiding Water opgenomen. Daarnaast zijn de onderhoudszones van de als Water bestemde watergangen opgenomen in de bestemming Water dan wel de naastgelegen bestemming Verkeer; in beide bestemmingen zijn geen bouwwerken toegestaan.*
- d. *Dit is onderwerp van de technische uitwerking. Er zijn vele oplossingen denkbaar waaronder schuifdeuren of de vanouds bekende schotbalken. In de schetsmatige verkenning als onderdeel van het stedenbouwkundig plan zal onder de opgesomde opties de draaideuren verwijderd worden.*
- e. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
- f. *De bereikbaarheid van het gebouw voor de publieke functie en bij calamiteiten wordt gegarandeerd. Overigens is de huidige aansluiting op de Veren Ambachtseweg een tijdelijke aansluiting. De ontsluiting van het waterschapsgebouw voldoet niet aan de richtlijnen. Dit is bekend bij het Waterschap. Het direct aansluiten van een individueel bedrijf op de hoofdstructuur is ongewenst en moet zo veel mogelijk worden voorkomen dan wel terug gebracht. De ontsluiting via de Handelseweg is een prima oplossing die aan de richtlijnen voldoet. Het waterschap is betrokken bij het verder uitwerken van oplossingen.*
- g. *Deze overlegreactie wordt ter kennisgeving aangenomen en meegegeven aan de Gemeenschappelijke Regeling, die zorg draagt voor de realisatiefase.*

## 2.6 Nederlandse Gasunie

### *Overlegreactie:*

- a. constateert dat in de verbeelding de ligging van de gastransportleidingen niet geheel overeenkomstig met de gegevens van de Gasunie is. Ook wordt niet voldaan aan de wettelijke belemmeringszone van 5 meter aan weerszijden van de aanwezige gastransportleidingen. Verzocht wordt om dit aan te passen.
- b. verzoekt in de regels het afsluiterschema (station) enkel te bestemmen als 'Leiding-Gas' in de hoofdgroep 'Overig'. De bestemming 'Gasontvangsstation' in artikel 3 kan dan vervallen.
- c. verzoekt om in artikel 10 bij afwijking van de gebruiksregels ook schriftelijk advies van de leidingbeheerders op te nemen als bepaling.
- d. verzoekt een aantal werken en werkzaamheden in de belemmeringsstrook van transportleidingen te verbieden en bij de lijst van reeds genoemde werkzaamheden de dieptebepaling te schrappen.
- e. verzoekt om in het inpassingsplan de bouwvlakken van de bedrijven niet over de dubbelbestemming "Leiding-Gas" te projecteren.
- f. wenst te overleggen over de te treffen maatregelen bij de gastransportleidingen vanwege nieuwe wegen en watergangen.
- g. wijst erop dat bij de gasafsluiter gas kan worden afgeblazen en hiervoor veiligheidsafstanden gelden die conflicteren met de bebouwingshoogte van omliggende bebouwing die tot 30 meter hoog mogen zijn.
- h. wijst op een tekstuele fout op blz. 63 van de toelichting waar Bevb in plaats van Bevi staat.
- i. wijst erop dat drie (niet twee) relevante gastransportleidingen aanwezig zijn en vraagt dit in de toelichting correct op te nemen.

### *Beantwoording*

- a. *De ligging van de leidingen is gecontroleerd aan de hand van de aangeleverde bestanden is hieruit blijkt dat de leidingen wel correct zijn opgenomen. Het plan wordt wel aangepast, om de 5 meter brede belemmeringszone in acht te nemen.*
- b. *Het advies wordt deels gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan. Aan de gronden behorende bij het afsluiterschema wordt de bestemming Bedrijf - nutsvoorziening gegeven.*
- c. *Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.*
- d. *Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.*
- e. *Het advies wordt gevolgd bij het opstellen van het inpassingsplan.*
- f. *Indien gewenst zal er overleg plaatsvinden inzake maatregelen omtrent gastransportleidingen.*
- g. *In afstemming met de Gasunie wordt onderzocht wat de consequenties van de gasafblaas en de mogelijke oplossingen zijn.*
- h. *Juiste constatering, dit wordt aangepast.*
- i. *Juiste constatering, dit wordt aangepast.*

## 2.7 Gemeenschappelijke regeling Nieuw Reijerwaard

### *Overlegreactie:*

- a. verzoekt op het voorterrein van de bedrijven (binnen de 35 meter zone) representatieve en ondersteunende bebouwing toe te staan en hiervoor planregels en de verbeelding aan te passen.
- b. is blij dat met reconstructie van de IJsselmondse knoop een gedeeltelijke ontsluiting van het bedrijventerrein via Ridderkerk voorkomen kan worden.
- c. adviseert een derde ontsluiting aan de zuidzijde van het bedrijventerrein, tussen Nieuw Reijerwaard en de bestaande bedrijventerreinen, mogelijk te maken in het inpassingsplan, vanwege het functioneren van de bedrijventerreinen en ter voorkoming van intern verkeer en congestie op de IJsselmondse knoop.

### *Beantwoording*

- a. *Bouwen op het voorterrein kan onder voorwaarden bij recht worden toegestaan. Primair uitgangspunt daarbij is het behoud van de logistieke functie van de 35 meter zone als manoeuvreerruimte en als opstelruimte voor vrachtauto's. Voorwaarden zijn in ieder geval:*
  - *Bebouwing is alleen toegestaan voor representatieve gebouwen (kantoren en ondersteunende functies), niet voor de bedrijfsloodsen en gebouwen met docks.*
  - *Bebouwing op maaiveldniveau is uitsluitend toegestaan aan één van de zijdelingse perceelgrenzen van een bedrijfsperceel. Met andere woorden: op slechts één van de hoeken van een bedrijfsperceel.*
  - *Waar de bebouwing niet aansluit op een zijdelingse perceelgrens is uitsluitend overbouwning toegestaan. Daarbij moet de doorrijhoogte overal tenminste 5,5 meter bedragen. Dit met uitzondering van kolommen en dergelijke en met een omvang van maximaal 75 m2 ten behoeve van toegangspartijen, trappen, liften en dergelijke.*
- b. *Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*
- c. *Zie beantwoording Barendrecht onder f.*