

Datum: 27 maart 2014

Ingekomen zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Kruising Rijnsingel heeft van 7 februari 2014 tot en met 20 maart 2014 ter inzage gelegen. Dit is bekend gemaakt in een publicatie in de Staatscourant, de Combinatie en op de gemeentelijke website. Daarnaast heeft het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit tot vaststelling en overige relevante stukken ter inzage gelegen op het gemeentehuis van Ridderkerk. Iedereen kon gedurende deze periode een zienswijze indienen.

In deze periode zijn de volgende zienswijzen ingediend:

1. Dhr. L. W. Pons, Parallelweg 10, 2987 VL Ridderkerk;
2. Propand BV, eigenaar van de NAM-locatie, namens de eigenaar H. Everts, Augustapolder 64, 2992 SR Barendrecht.

1. Dhr. L. W. Pons, Parallelweg 10

- a. In de toelichting staat 'dat de aandacht van automobilisten meer gericht is op het bereiken van de A-38 dan op de overstekende fietsers'. Deze stelling wordt gebruikt als onderbouwing voor de aanpassing omdat de veiligheid in het geding is. Dit is echter een subjectief argument en onvoldoende onderbouwd. De stelling zou ook omgedraaid kunnen worden namelijk: lokale automobilisten zijn goed op de hoogte van de situatie ter plaatse en houden daar rekening mee.
- b. In de zienswijze wordt ook gesteld dat er ten onrechte een onderscheid wordt gemaakt tussen lokaal en regionaal fietsverkeer. Gesteld wordt dat fietsers zich niet laten leiden en de snelste weg zoeken. Het is dus niet uit te sluiten dat fietser hierdoor juist massaal gebruik kunnen maken van de niet geregelde oversteek. Dit komt het aspect veiligheid niet ten goede.
- c. Bij de inleiding van het bestemmingsplan wordt niet gezegd dat het verbeteren van de capaciteit van het kruispunt ook een belangrijke aanleiding is voor de reconstructie van het kruispunt Rotterdamseweg – A38 - Rijnsingel. Dit zou daar wel moeten staan.
- d. Ook wordt gesteld dat er niet inhoudelijk wordt ingegaan op een onderzoek van het Waterschap en de gemeente dat is gedaan in 2009. Gesteld wordt dat dit onderzoek deel zou moeten uitmaken van het bestemmingsplan.
- e. Als voornaamste probleem op de kruising Rotterdamseweg – A38 - Rijnsingel wordt de afstelling van de verkeerslichteninstallatie genoemd. Deze geeft de voorkeur aan het busverkeer en hierdoor ontstaan er lange wachttijden voor het autoverkeer.
- f. Onduidelijk is wat de afzonderlijke effecten zijn van iedere voorgestelde maatregel. Mogelijk zou er ook eerst gezocht kunnen worden naar goedkopere oplossingen.
- g. In het ontwerpbestemmingsplan vervalt de westelijke paralleloversteekplaats voor gemotoriseerd verkeer op de kruising Rotterdamseweg – A38 - Rijnsingel. Gevraagd wordt in hoeverre het wegvallen van dit verkeer bijdraagt aan de doorstroming. Gesteld wordt dat dit slechts beperkt het geval is, zeker gelet op mogelijke toename van verkeer in de toekomst door ontwikkelingen zoals fiets highways of recreatie in Bolnes Zuid. Ook is onduidelijk waarom de zuidelijke paralleloversteek wel, maar de westelijke paralleloversteekplaats niet open kan blijven voor gemotoriseerd verkeer.
- h. Het agrarisch verkeer mag ook geen gebruik meer maken van de westelijke paralleloversteek. Hierdoor wordt het agrarisch gebied Bolnes Zuid praktisch onbereikbaar vanuit Bolnes. Op de Rotterdamseweg is namelijk geen langzaam agrarisch verkeer toegestaan. Dit levert langere rijtijden en hogere kosten op.

Datum: 27 maart 2014

- i. De huidige westelijke paralleloversteek wordt verplaatst richting het kruispunt. Deze verplaatsing wordt niet in het plan genoemd of beargumenteerd. Dit zou wel moeten omdat het ten koste gaat van een stuk groenvoorziening. Ook wordt verwacht dat er problemen ontstaan voor fietsende scholieren omdat de opstelruimte kleiner wordt.

Reactie gemeente

De zienswijze van de heer Pons gaat veelal over de aanpassingen aan de beide kruisingen. Dit zijn voornamelijk verkeerskundige aanpassingen waarvoor een apart verkeersbesluit zal worden genomen. Deze aanpassingen maken dus strikt formeel geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is vooral opgesteld om de verlegging van de Kievitsweg mogelijk te maken.

De overige voorgestelde aanpassingen aan de kruisingen of de Rijnsingel zijn al mogelijk binnen het nu vigerende bestemmingsplan Bolnes, en kunnen na het nemen van het verkeersbesluit direct gerealiseerd worden zonder aanpassing van het bestemmingsplan.

De aanpassingen aan de verschillende kruisingen (inclusief paralleloversteken) vallen onder de verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders, namelijk de gemeente Ridderkerk, het Waterschap Hollands Delta en Rijkswaterstaat. Zij nemen elk een eigen verkeersbesluit.

Volledigheidshalve wordt in de nota zienswijzen wel puntsgewijs een antwoord gegeven op de verschillende opmerkingen, maar ze zijn dus geen onderdeel van het bestemmingsplan.

- a. Er zijn waarschijnlijk veel automobilisten die dagelijks de Rijnsingel op- of afrijden en dus plaatselijk bekend zijn. Dit zegt echter nog niets over verkeersveilig gedrag. Ter illustratie: in woonbuurten zijn de overtreders van de maximumsnelheid (vaak 30 km/uur) de bewoners vaak zelf. Zij zijn plaatselijk bekend en rijden routinematig en vaak te snel. Onbekende automobilisten rijden oriënterend en zijn daardoor voorzichtiger in hun gedrag. Dit is een landelijk bekend fenomeen.
Bij de oversteek tussen de Kievitsweg en de Rijnsingel moeten overstekende fietsers meerdere rijstroken oversteken met verkeer in twee richtingen. Uit eigen waarnemingen vanuit de gemeente is geconstateerd dat dit regelmatig leidt tot (bijna) botsingen tussen fietsers en auto's. Dit potentiële gevaar wordt ook onderkend door het wijkplatform.
- b. De opmerking dat verkeer, net als water, de snelste route zoekt, klopt in het algemeen.
De regionale fietser wordt voor zijn oversteek gefaciliteerd met een verkeersregelinstallatie. De zogenaamde lokale fietser kan hier uiteraard ook voor kiezen. Het onderscheid tussen is overigens alleen geografisch. De regionale fietser komt uit Rotterdam, de lokale fietser uit Bolnes.
De nieuwe, met verkeerslichten geregelde fietsoversteek voor de regionale fietser moet in de verkeersregelinstallatie worden ingepast. Dit is mogelijk in combinatie met het recht doorgaande verkeer op de Rotterdamseweg. Vertraging zal hierdoor niet of nauwelijks optreden.
Veel lokale fietsers zullen echter kiezen voor de oversteek over de Rijnsingel in het verlengde van de Leklaan. Dit is een ongeregelde oversteek, maar bij deze oversteek hoeft de fietser maar twee rijstroken over te steken. Dit type oversteek komt vaker voor en leidt niet tot de gevaarlijke situaties zoals we die kennen op het kruispunt Rijnsingel-Kievitsweg.
- c. De inleiding van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Ook wordt hier toegevoegd dat de aanpassingen aan de kruising mogelijk zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan Bolnes.
- d. In het bestemmingsplan wordt verwezen naar eerder onderzoek dat heeft aangetoond dat met gerichte maatregelen de doorstroming op het kruispunt kan worden verbeterd. Het accent ligt daarbij

Datum: 27 maart 2014

- vooral op het “compacter” maken van het kruispunt, het uitbreiden van opstelcapaciteit en het vervangen van de regelinstallatie.
- e. De nieuwe installatie is in staat om de prioriteit van het busverkeer in relatie tot de afwikkeling van het autoverkeer evenwichtiger te regelen. De huidige installatie is verouderd en kan niet zo worden afgesteld dat het zelfde resultaat wordt behaald als bij vervanging.
 - f. Uit het onderzoek uit 2009 is het voorgestelde pakket van maatregelen gekomen. Dit totaalpakket zorgt voor de beoogde verbetering. Het weglaten van specifieke maatregelen leidt niet tot het gewenste eindresultaat.
 - g. Het oorspronkelijk idee was om zowel de paralleloversteek over de Rotterdamseweg als de A38 te laten vervallen. De randvoorwaarde daarbij was het aanleggen van een fietstunnel onder de Rotterdamseweg door. Die aanleg blijkt op korte termijn om meerdere redenen niet haalbaar. Omdat beseft wordt dat de intensiteit van (brom)fietzers kan toenemen wordt, in overleg met de Provincie, nagegaan of de fietstunnel op termijn haalbaar is. Om toch winst te bereiken in de verkeersafwikkeling is in het ontwerp de paralleloversteek over de Rotterdamseweg verschoven naar het kruispunt. Daarmee kan autoverkeer eerder weer groen krijgen. Daarnaast is in het ontwerp de oversteek nog uitsluitend beschikbaar voor voetgangers en (brom)fietzers. De oversteek kan daarmee worden gesplitst (met extra verkeerslichten in de middenberm) waardoor, afhankelijk van de rijrichting van fietsers, het autoverkeer weer sneller kan gaan rijden. Verder wordt voorkomen dat autoverkeer van en naar de oversteek die doelgroep in gevaar brengt. In de praktijk blijkt dit namelijk een potentieel gevaar. Bij een verdere uitwerking bleek dat uit oogpunt van bereikbaarheid de paralleloversteek over de A38 noodzakelijk open moet blijven om omliggende bestemmingen bereikbaar te houden, zowel vanuit Rotterdam via de Parallelweg als vanuit Ridderkerk via de Kruisweg. De paralleloversteek over de Rotterdamseweg is daarbij niet van doorslaggevend belang.
 - h. De Rotterdamseweg zal tussen de aansluitingen Rijsingel en Cannenburchtstraat worden opengesteld voor agrarisch verkeer.
 - i. Problemen voor zich opstellende fietsers worden, mede gelet op recent uitgevoerde inspecties, niet verwacht. Mocht dit toch tot problemen leiden, dan zal dit middels een kruis op de rijbaan worden opgelost; daardoor zal er altijd ruimte blijven voor fietsers om zich op te stellen. De bestemming groen staat het aanleggen van fietspaden overigens toe, ook in het vigerende bestemmingsplan. Dit is dus geen beletsel.

2. Propand BV, eigenaar van de NAM-locatie

- a. Gesteld wordt dat er nog geen overeenstemming is met de gemeente over de aankoop van de NAM-locatie. Het geboden bedrag staat niet in verhouding tot de reële waarde. Propand BV heeft het perceel destijds namelijk aangekocht om er een ontwikkeling te realiseren. Dit is tot op heden niet gelukt. Gelet op het opgenomen bedrag in het door de gemeenteraad beschikbaar gestelde krediet worden er ernstige twijfels geplaatst bij de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Reactie gemeente

- a. Feit is dat de gemeente nog geen overeenstemming heeft bereikt met appellant over de verwerving van zijn gronden.

De gemeenteraad op 28 november 2013 een kredietaanvraag om de herontwikkeling mogelijk te maken goedgekeurd. Binnen dit krediet is ook geld gereserveerd om de grond aan te kopen. De

Datum: 27 maart 2014

gemeente heeft de gronden van appellant laten taxeren. Gelet op de waarde die is opgenomen in dit taxatierapport is er voldoende krediet gereserveerd.

Nu gesteld wordt dat het beschikbare krediet onvoldoende is, betekent dit nog niet dat ook de economische uitvoerbaarheid in gevaar is. Mocht er toch geen overeenstemming worden bereikt, dan heeft de gemeenteraad de keuze om het stedenbouwkundig plan zo aan te passen dat het economisch wel uitvoerbaar is. Dit kan bijvoorbeeld door de gronden van appellant niet op te nemen in een nieuw ontwerp. De gemeente wenst echter nadrukkelijk dat er wel overeenstemming wordt bereikt op basis van het huidige ontwerp. Om deze reden is het ontwerp vooralsnog niet aangepast.

Staat van wijzigingen

1. De plangrens is aangepast. De verlegging van de Kievitsweg sloot niet goed aan op de Spuistraat.
2. De inleiding van het bestemmingsplan is aangepast vanwege zienswijze 1 lid c. Er is toegevoegd dat de reconstructie ook noodzakelijk is om de capaciteit te verbeteren. Daarnaast is in de zienswijze toegevoegd dat een aantal aanpassingen al kunnen op basis van het vigerende bestemmingsplan.