



NOTA ZIENSWIJZEN

(ONTWERP) BESTEMMINGSPLAN ELECTROPARK 17

NL.IMRO.0597.BPSLIK2020ELECTR17-OW01 (ONTWERP)

NL.IMRO.0597.BPSLIK2020ELECTR17-VG01 (VASTGESTELD)

8 juni 2021

Gemeente Ridderkerk





1. INLEIDING

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ridderkerk heeft op 13 april 2021 besloten het ontwerpbestemmingsplan Electropark 17 ter inzage te leggen. Dit plan lag vanaf 23 april 2021 tot en met 3 juni 2021 voor iedereen ter inzage.

Er is binnen de inzagetermijn 1 zienswijze schriftelijk ingediend. De zienswijze is samengevat, beoordeeld en beantwoord via deze Nota Zienswijzen.

2. ZIENSWIJZE(N) EN BEANTWOORDING

In onderstaande overzicht staan alle zienswijzen die binnen de inzagetermijn zijn ontvangen.

Nummer Zienswijze	Datum stempel gemeente	Naam in nota	Naam/namen	Adres
1	02-06-2021	Reclamant	Indiener [REDACTED] Medeondertekend door: Bewoners van 11 adressen Oranjestraat	Oranjestraat [REDACTED] Oranjestraat [REDACTED]

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze en de beantwoording daarop.

Zienswijze 1

1 Verkeerstoename over Oranjestraat

A. Er wordt onterecht uitgegaan van gelijkblijvende en waarschijnlijk afnemende verkeersbewegingen als gevolg van het plan. Het aantal verkeersbewegingen in de oude situatie waren zeer beperkt en uitsluitend op zondag. De Oranjestraat is al te zwaar belast als gevolg van bouwplannen in de omgeving (de Schans 1 t/m 42) en Drierivierengebied (1 t/m 587) en als gevolg van de inrichting van de Nassaustraat als eenrichtingsverkeer. Het plan voorziet in 7 parkeerplekken die dagelijks minimaal 2 keer gebruikt zullen worden.

B. Er kan niet uitgesloten worden dat de drie parkeerplekken nabij Electropark 17 ook door anderen gebruikt zullen worden en dus zal de druk op de Oranjestraat ter hoogte van nummers 28, 30, 32, 25, 27 en 29 en aansluitende nummers verder oplopen.

C. Het plan zou via het Electropark aan de noordzijde ontsloten moeten worden. De ontsluiting aan de zuidzijde is verkeersonveilig omdat een stoep overgestoken moet worden. De nieuwbouwwoningen krijgen een straatnummering 'Electropark' en derhalve ligt een ontsluiting via het Electropark als de enige juiste beslissing voor de hand.



Beantwoording

A. Het aantal extra verkeersbewegingen over de Oranjestraat als gevolg van het bestemmingsplan Electropark is beperkt vanwege de aard en omvang van het project. Ten aanzien van het verkeer en de ontsluiting is in het ontwerpbestemmingsplan onderstaande toelichting opgenomen:

Ontsluiting

Het plangebied is thans te bereiken via een toegangsweg op de Oranjestraat en een wandelontsluiting vanuit het noorden. In dit nieuwe situatie blijven deze ontsluitingen bestaan. Echter zullen er ter hoogte van het plangebied enkele wijzigingen worden aangebracht aan de toegangsweg en openbare ruimte ten behoeve van de inritten en parkeerplaatsen van de woningen. Hierbij wordt rekening gehouden met het groene karakter van het Electropark en zal deze waar mogelijk worden opgewaardeerd. Nabij de woningen wordt er voldoende manoeuvreerruimte gerealiseerd voor het keren van auto's.

Verkeer

Gezien de herontwikkeling van een kerk naar de nieuwbouw van slecht drie wooneenheden zal het aantal verkeersbewegingen beperkt van aard zijn, gelijk blijven dan wel afnemen. De Oranjestraat en het Electropark beschikken over voldoende capaciteit om de verkeersgeneratie van de woningen op te vangen.

Toelichting ontwerpbestemmingsplan 'Electropark 17', p.7

De Oranjestraat is een erftoegangsweg. De verkeerscapaciteit van een dergelijke weg is 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit de verkeersgegevens van de gemeente¹ blijkt dat de Oranjestraat op een werkdag gemiddeld 3.137 motorvoertuigen per etmaal verwerkt². Als gevolg van het plan ontstaat een verwachte verkeersgeneratie van 23,8 motorvoertuigen per etmaal³. Zelfs als de afname van de bestaande verkeersgeneratie als gevolg van het verdwijnen van de kerk niet wordt meegerekend, beschikt de Oranjestraat over ruim voldoende capaciteit om het verkeer van de 3 woningen op te vangen. De conclusie op p.17 van het bestemmingsplan ten aanzien van de verkeerscapaciteit van de Oranjestraat is correct.

B. De hoeveelheid parkeerplaatsen voldoet aan de parkeernorm van de gemeente Ridderkerk. De nieuwe openbare parkeerplaatsen zullen naar verwachting hoofdzakelijk gebruikt worden door bezoekers van de 3 nieuwe woningen, maar mogen ook door anderen gebruikt worden. Zoals bij punt 1A is toegelicht kan de Oranjestraat en Electropark de toename van het aantal verkeersbewegingen naar het plangebied aan.

Andersom zorgen de openbare parkeerplaatsen ook voor minder zoekverkeer op momenten dat het druk is in de wijk met parkeren. Zoekverkeer in de wijk is niet toe te schrijven aan het bouwplan. Dit verkeer is er dan dus blijikbaar al.

¹ Meting uitgevoerd door Installatie Groep Spijkenisse, in opdracht van gemeente Ridderkerk, dec. 2020.

² Gemiddeld 2.828 motorvoertuigen per etmaal, indien zaterdag en zondag worden meegerekend.

³ Verkeersgeneratie is 7,8 mv/e voor een twee-onder-een-kapwoning en 8,2 mv/e voor een vrijstaande woning.



Gezien de aard en omvang van het project is het effect van het plan op het aantal verkeersbewegingen in de wijk marginaal. Verder blijft het Electropark een doodlopende straat. De verkeersstructuur en de verkeersstromen zullen als gevolg van het plan daardoor niet veranderen.

C. Reclamant stelt voor de percelen via de noordzijde te ontsluiten, oftewel via de route Electropark – Nassaustraat.

In de bestaande en beoogde situatie is het perceel via de zuidzijde ontsloten voor autoverkeer via een in- en uitrit naar de Oranjestraat. De ontsluiting wordt niet als verkeersonveilig beschouwd. In Slikkerveer zijn tevens meerdere plekken aan te wijzen waarbij woonpercelen via een in- en uitrit zijn ontsloten en waarbij een stoep moet worden overgestoken. Dit is bijvoorbeeld ook het geval bij de kruising Electropark – Nassaustraat.

Er zijn meerdere redenen om de woningen via de zuidzijde te ontsluiten in plaats van via de noordzijde (Electropark). Voor de aansluiting aan de zuidkant zijn de minste aanpassingen nodig. Deze ontsluiting ligt er namelijk al. De bestaande ontsluiting aan de noordkant is niet geschikt voor autoverkeer en zou daarom verbreed moeten worden. Deze verbreding wordt gecompliceerd door de aanwezigheid van (monumentale) bomen en de aanwezigheid van kabels en leidingen.

Reclamant stelt verder: *“De huizen krijgen een straatnummering ‘Electropark’ en derhalve ligt een ontsluiting via het Electropark als de enige juiste beslissing voor de hand”.*

De woningen hebben nog geen straatnaam en huisnummer toegewezen gekregen. Deze toewijzing is ook niet relevant voor de manier waarop de woningen ontsloten moeten worden.

2. Onderzoek of een andere bestemming van het plangebied mogelijk is

A. *het plan draagt niets bij aan de wijk Slikkerveer of aan het Electropark en is enkel ten faveure van de investeerders en kopers. Tevens moet er een aantal grote bomen gekapt worden.*

B. *Gemeente(raad) wordt voorgesteld het plan te annuleren, het perceel op te kopen, en het terug te geven aan het Electropark.*

Beantwoording

A. In de toelichting van het bestemmingsplan is uitgelegd op welke manier het plan bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. Concreet wordt met het plan voorkomen dat het kerkgebouw langere tijd leeg komt te staan. Leegstand zorgt op termijn voor verval en een negatieve uitstraling op de omgeving. Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling met 3 woningen mogelijk waardoor de locatie een nieuwe duurzame invulling krijgt. De uitstraling en stedenbouwkundige opzet van de drie woningen past prima in de omgeving van Slikkerveer en draagt bij aan een verdere diversiteit van het woningaanbod in Slikkerveer.

Bij de inrichting van de buitenruimte is zoveel mogelijk rekening gehouden met het groene karakter van het Electropark. In totaal wordt er 1 boom in het openbaar gebied (Electropark) gekapt om plaats te



maken voor de inrit van de woningen. Deze boom wordt gecompenseerd. De overige te kappen bomen staan op eigen terrein en hoeven niet gecompenseerd te worden.

B. Het plan gaat uit van een particulier initiatief. De gemeente is geen grondeigenaar en voert op deze locatie ook geen actief grondbeleid. De grond opkopen, saneren en vervolgens als openbaar groen uitgeven vraagt om een (te) grote investering van publieke middelen. De herontwikkeling die met het bestemmingsplan Irenekerk mogelijk wordt gemaakt is een efficiëntere manier om de ruimtelijke kwaliteit van het Electropark en omgeving te waarborgen. Ook draagt het plan op deze manier bij aan het aanbod van woningen binnen de schaarse ruimte in de gemeente.

Bij de uitwerking van het plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met het groen van het Electropark. Aanvullend op de beantwoording bij punt 2A, zijn bijvoorbeeld de openbaren parkeerplaatsen tegen de woningen aan gepositioneerd. Hiermee is de hoeveelheid m² extra verharding beperkt en kan zelfs een deel van de bestaande verharding als groen 'teruggegeven' worden in aan het Electropark.

3. WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN.

Zienswijze / Reclamant	Punt	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze
1	1	-
	2	-

Het bestemmingsplan is niet gewijzigd naar aanleiding van zienswijzen.