

Gebiedsvisie Rivieroevers Ridderkerk

Raad 16 december 2021





In opdracht van: **Gemeente Ridderkerk**
Inhoud & opmaak: **Royal HaskoningDHV**

Projectleiding: Anja van Mill-Dijkshoorn (contact: a.v.mill@bar-organisatie.nl)
Projectteam: Rivieroevers

Team Royal HaskoningDHV

Datum: oktober 2021

Voorwoord



"Rivieren hebben aantrekkingskracht. We beseffen ons dat de rivieroever een verbetering van de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit verdienen. Zodat Ridderkerkers de Nieuwe Maas of de Noord beter kunnen bereiken en bele-

ven. Keuzes die dat faciliteren, komen in de gebiedsvisie duidelijk naar voren.

De Ridderkerkse dijken zijn prominent in deze gebiedsvisie. We voegen waarde en betekenis toe door ze groener, verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. En wat is nou mooier dan de cultuurhistorie in gebouwen en gebiedswaarden daarbij blijvend te kunnen ervaren?

Met betrokkenheid van veel Ridderkerkers is deze gebiedsvisie tot stand gekomen. In binnen- en buitenlabs is input gegeven door onder andere gebiedseigenaren, wijkoverleggen en inwoners. Ook zijn op het digitale platform tientallen opmerkingen, suggesties en ideeën achtergelaten. Ik ben daar iedereen zeer erkentelijk voor. Het maakt deze gebiedsvisie een afgewogen document waar veel handtekeningen onderstaan."

Marco Oosterwijk,
wethouder Ruimtelijke Ordening

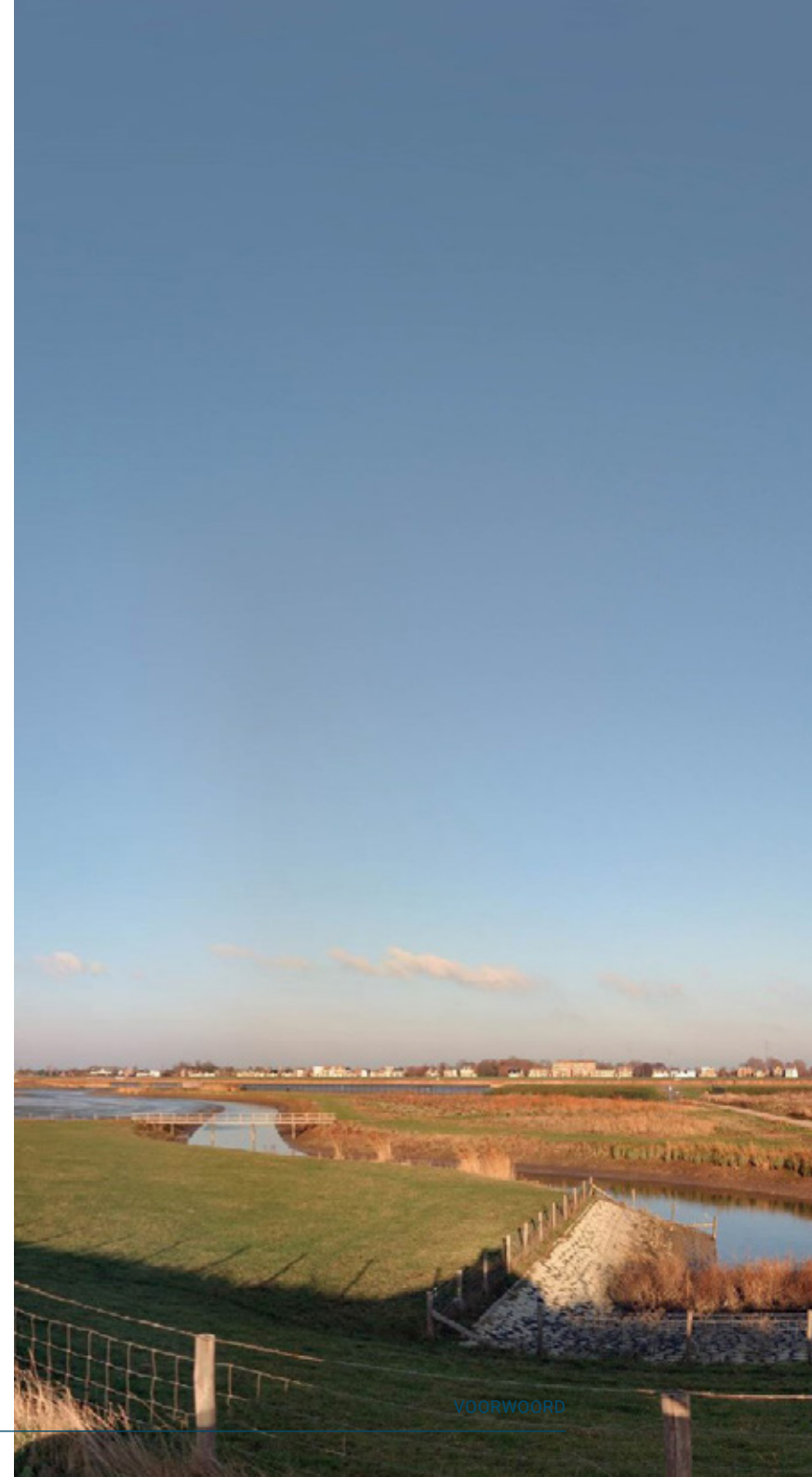




Foto: Blik over de Crezéepolder richting Alblasterdam



Foto: Oostmolendijk, blik over de Crezéepolder richting de Gorzen

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	8
1 Inleiding	10
2 Opgave en inventarisatie	12
2.1 Beleidsomgeving	13
2.2 Unieke cultuurhistorische waarden	14
2.3 Grote en karakteristieke groengebieden	16
2.4 Vitale werklocaties	17
2.5 Gebiedsbeleving en Participatie	18
2.6 “Sleutelgaatjes” naar de rivier	19
2.7 Verrommeling en barrières	21
2.8 Bereikbaarheidsvraagstukken	22
2.9 Klimaat	23
2.10 Flinke ontwikkeldruk	24

3	Ambities	26
4	Raamwerk Oeverpark	28
4.1	Cultuurhistorie als schatkaart	29
4.2	Ontbrekende schakels verbinden	30
4.3	Parels & knooppunten aan het water	31
4.4	Recreatieve ruggengraat langs de dijk	32
4.5	Kansen voor groen & klimaatadaptatie	34
4.6	Impuls voor duurzame mobiliteit	35
5	Keuzes en voorkeursalternatief	37
5.1	Drie transformatielocaties	37
5.2	Een integraal afwegingskader	38
5.3	Vier ontwikkelingsprincipes	39

5.4	Van alternatief naar voorkeursvariant	41
5.5	Transformatielocatie Bolnes	42
5.6	Transformatieopgave bij Huys ten Donck & Schiepo	43
5.7	Transformatielocatie Schans	45
5.8	De gezonde leefomgeving	46
5.9	Voorkeursalternatief	47
5.10	Randvoorwaarden transformaties	48
5.11	Kwaliteitskader voor de transformatieopgaven	49
6	Uitvoeringsagenda	54
6.1	Ontwikkelhorizon en gebiedsfonds	54
6.2	Projectenlijst rivieroever	55



Foto: Blik over de Noord vanuit waterbushalte Schans

Samenvatting

Gemeente Ridderkerk wil een gebiedsvisie voor de Rivieroevers. Deze visie is een uitwerking van de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 (2017). De visie gebruiken we straks om alle plannen te beoordelen. Alle plannen willen we open en volgens dezelfde werkwijze beoordelen. Daarbij willen we dat bedrijven, grondeigenaren, inwoners en andere belanghebbenden meedoen.

Samen met de Gebiedsvisie hebben we ook een Milieueffectrapportage (dit noemen we ook wel m.e.r.) uitgevoerd. Met een m.e.r. kunnen we zien welke gevolgen plannen voor het milieu hebben, voordat er een keuze is gemaakt. Hierdoor zijn het m.e.r. en de Gebiedsvisie met elkaar verbonden.

RIVIEROEVERS

De ontwikkeling van Ridderkerk is altijd verbonden geweest met de rivieroevers. De afgelopen tientallen jaren is dit minder geworden. Aan de ene kant komt dit doordat het aantal industriële banen aan de rivier minder werd. Aan de andere kant is vervoer over de (snel)weg belangrijker geworden dan over water.

De rivieroevers hebben een rijke ontstaansgeschiedenis. Deze geschiedenis is een grote inspiratie voor de toekomstige ontwikkeling, maar we moeten er ook zuinig op zijn.

GEBIEDSVISIE

In de Gebiedsvisie willen we vooral de rivieroever weer haar oude functie teruggeven: de functie van centrale levensader en ruggengraat. In het verleden was de rivier vooral een economische levensader. Met de Gebiedsvisie willen we het volgende bereiken:

1. ruimtelijke kwaliteit,
2. goed evenwicht tussen groen, werken en wonen
3. goede bereikbaarheid van de oevers en
4. een gezonde woon, werk- en leefomgeving.

Om dit waar te maken, bestaat de gebiedsvisie uit twee delen:

1. Uit een groen netwerk (raamwerk) van openbare ruimte: dit is een eerste stap om de ruimtelijke kwaliteit van het hele gebied te verhogen: het Oeverpark.
2. Uit gebiedskeuzes: deze keuzes zijn het uitgangspunt voor een aantal belangrijke gebieden die kunnen veranderen.

RAAMWERK OEVERPARK

Het 'Raamwerk Oeverpark Rivieroevers' is een aanpak waarmee we de rivieroevers verder kunnen ontwikkelen tot één landschapspark aan de rivier. Het raamwerk verbindt en versterkt de kwaliteiten in het gebied en daarbuiten. Dit zorgt voor een goede basis waarin wonen, werken,

recreatie en ecologie in evenwicht zijn en zich zo goed mogelijk kunnen ontwikkelen. Het raamwerk is opgebouwd uit zes centrale pijlers:

1. Cultuurhistorie als schatkaart
2. Ontbrekende schakels verbinden
3. Parels & knooppunten aan het water;
4. Recreatieve ruggengraat langs de dijk
5. Kansen voor groen en klimaatadaptatie
6. Impuls voor duurzame mobiliteit

TRANSFORMATIEGEBIEDEN

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

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

- het bedrijventerrein in Bolnes
- de voortuin van Huys ten Donck samen met de locatie Schiepo (en Ringdijk)
- de Schans.

BOLNES

Bij een transformatie van Bolnes zijn er kansen voor drijvende ontwikkelingen of een getijdenoever. De ideeën van de visie Getijdenpark XL zou hiermee vorm kunnen krijgen. Ook heeft het Dok ruimte voor een waterbushalte Bolnes. Het binnendijkse Bolnes wordt veel meer verbonden met de rivier door twee nieuwe “groene lopers” (toegangen) naar de rivier.

De bedrijfsactiviteiten zijn niet aan deze locatie gebonden (ze kunnen verplaatst worden). Een transformatie hoeft niet zwart-wit te zijn; het kan ook betekenen dat wonen en werken in een lichte categorie samengaan.

Een samenhangend stedenbouwkundig plan kan zorgen voor een ontwikkeling waarin alle onderdelen meegenomen worden en elkaar versterken. Uitvoering van een samenhangende ontwikkeling op korte termijn zal niet mogelijk zijn, omdat dan de verkeerssituatie aangepast moeten worden. Dat willen we voorkomen door meer gebruik te maken van gedeeld transport zoals Openbaar Vervoer en deelauto. Daar is tijd voor nodig.

HUYS TEN DONCK/SCHIEPO

Vanuit het landgoed is een visie met vier zones in de voortuin ontwikkeld. Deze zones zijn het uitgangspunt voor de ruimtelijke invulling. Hierbij

is moderniseren van Schiepo een mogelijkheid, maar ook een gemeenschappelijke herontwikkeling naar woningbouw. Beide mogelijkheden worden mogelijk gemaakt voor het onderhoud en behoud van het landgoed. Door het moderniseren zal de milieu-invloed van Schiepo op de omgeving sterk verminderd moeten worden. Dit biedt ook mogelijkheden om woningen binnen het lint van de Ringdijk toe te voegen. Gezien de zeer bijzondere plek gelden voor de herontwikkeling de hoogste kwaliteitseisen.

Alle mogelijkheden houden een effect op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in. Compensatie is dan vereist.

DE SCHANS

Voor de Schans denken we aan herontwikkeling rond de haven. Daardoor ontstaat een belangrijke verbinding naar de oevers en de groenstrook langs het water in Donkersloot. Hiermee kunnen we veel doelen uit het raamwerk Oeverpark bereiken. Ook kan de OV-hub Schans verder worden versterkt. De mogelijkheid om heel de Schans voor woningbouw te gebruiken, past nu niet bij de status van de bedrijven in het binnengebied, maar mogelijk wel in de toekomst.

Het is belangrijk dat bij herontwikkeling rekening gehouden wordt met het zicht vanuit het Unesco Werelderfgoed Kinderdijk.

TRANSFORMATIEREGELS EN KWALITEITSKADER

De gebiedsvisie geeft een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van de Rivieroevers. Herontwikkeling kent voorwaarden. In het algemeen gaat het om omruilen van bedrijventerreinen, bijdrage aan het Raamwerk Oeverpark, een goed leef-, woon- en werkklimaat en gemeentelijk beleid. Per gebied zijn aanvullend voorwaarden opgesteld en is een kwaliteitskader beschreven. Voor elke transformatielocatie zal in een volgende stap een apart stedenbouwkundige plan gemaakt moeten worden. Daarnaast zal de gemeente een ruimtelijk kwaliteitsbeleid vaststellen dat deze ontwikkeling stuurt en ondersteunt.

UITVOERING

In deze visie kijken we 10 tot maximaal 20 jaar vooruit. De gemeente is van plan de kaders van deze visie uit te werken in een Omgevingsplan.

Een deel van de ontwikkeling gaat over publieke functies. Deze hebben ook een positieve invloed op de particuliere ontwikkelingen. De gemeente zal een gebiedsfonds en misschien ook een fonds bovenwijkse voorzieningen invoeren, om ook particuliere ontwikkelingen hieraan mee te laten betalen. Dit is, in lijn met de Omgevingswet die in 2022 ingaat.

1 Inleiding

Gemeente Ridderkerk wil een gebiedsvisie voor de Rivieroevers die een uitwerking is van de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 (2017). Deze visie gebruiken we straks om alle plannen te beoordelen over het veranderen van bedrijven-terreinen langs het water. Alle plannen willen we open en volgens dezelfde werkwijze beoordelen. Daarbij willen we dat bedrijven, grondeigenaren, inwoners en andere belanghebbenden meedoen.

Om de waarde van de rivieroevers zo optimaal mogelijk te benutten, is onderzoek van het gebied noodzakelijk. Deze gebiedsvisie verwoordt de uitkomst van dat onderzoek. Naast onderzoek van rapporten en verkenning van het gebied, is dit vooral een proces geweest, waarin iedereen die geïnteresseerd is en betrokken, zijn of haar mening mag geven (ook wel participatietraject genoemd). Iedereen die direct betrokken is ('BuitenLabs'), iedereen die zich betrokken voelt ('OpenLabs'), en de ambtelijke organisatie ('BinnenLab') is uitgenodigd mee te praten, en ervaringen en inzichten te delen.

Samen met de gebiedsvisie is ook een zogenaamde Milieueffectrapportage (afgekort tot: m.e.r.) doorlopen. Met het doorlopen van de m.e.r. kunnen we zien welke gevolgen plannen voor het milieu hebben voordat er een keuze is

gemaakt. Hiermee zijn het m.e.r. en de gebiedsvisie onlosmakelijk verbonden: Uitkomsten van het m.e.r. leveren informatie en inzichten die in de gebiedsvisie worden verwerkt; ideeën bij het tot stand komen van de gebiedsvisie en de uiteindelijke visie zelf worden in het m.e.r. getoetst.

De rapportage van het m.e.r. (de planMER) is samen met het rapport van de gebiedsvisie voor reacties ter inzage gelegd.



Dit document bevat een visie voor de Rivieroevers met een verbeelding van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling. De visie is daarmee richtinggevend en sturend, maar vormt daarmee geen 'blauwdruk' voor de toekomst. Alle lijnen en vlakken zijn nadrukkelijk indicatief en duiden de richting voor ontwikkelingen. Ze dienen daarom niet als een absolute begrenzing te worden geïnterpreteerd. Daarmee is de verdere uitwerking van de visie flexibel en geeft de visie ruimte voor een meer concrete invulling en maatwerk gebaseerd op de dan voorliggende condities.

Deze visie heeft daarmee een hoog abstractieniveau waardoor detailinvullingen ontbreken. Deze worden in de volgende stappen meer concreet uitgewerkt. De in dit proces opgehaalde informatie die niet binnen het abstractieniveau van deze visie past, zal in die nadere concretisering worden meegenomen.

LEESWIJZER:

Navolgend vindt u de verantwoording van de visie, uitgewerkt in de vier delen: opgave & inventarisatie (H2), ambities (H3), raamwerk Oeverpark (H4), keuzes en voorkeursalternatief (H5) en uitvoeringsagenda (H6).



Foto: Bestaande getijdennatuur voor Huys ten Donck aan de Nieuwe Maas

2 Opgave en inventarisatie

De ontwikkeling van Ridderkerk is van oudsher onlosmakelijk verbonden met de rivieroever. De Ringdijk vormde de eerste gebiedsontsluiting, en langs de oevers van de Nieuwe Maas en Noord ontwikkelden zich havens, landgoederen en scheepswerven. De wijken Slikkeveer en Bolnes begonnen als arbeiderswijken voor de scheepswerven op de schans en voor de Boelewerf in Bolnes, voor mensen die elke ochtend naar de rivier trokken om hun boterham te verdienen. Door de eeuwen heen vormden de rivieroeveren zo een natuurlijke ruggengraat voor de ontwikkeling van Ridderkerk. Daarnaast zijn grote gebieden door de eeuwen heen open en groen gebleven - zoals de Gorzen en de Crezée-polder, en natuurlijk het in de hele regio unieke Landgoed Huys ten Donck in haar weidse omgeving.

In de afgelopen decennia is de relatie van Ridderkerk met de rivier minder hecht geworden: enerzijds door het verminderen van industriële werkgelegenheid aan de rivier, anderzijds door een toenemende oriëntatie naar de snelweg. De oevers zijn veelal veranderd van voorkanten naar achterkanten. Ondertussen zijn voormalige scheepswerven getransformeerd tot woningen of bedrijventerreinen. Veelal bleven deze ontwikkelingen echter incidenten en ogen deze groten-deels in zichzelf gekeerd.

In de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035 is nadrukkelijk de kans benoemd om langs de rivieroeveren nieuwe “parels” te ontwikkelen. Er zijn inmiddels verschillende initiatieven vanuit marktpartijen voor nieuwe ontwikkelingen. Daarom dient zich juist nu de kans aan voor een kwaliteitsslag voor het hele gebied. Anderzijds ook juist nu nodig om haar kwaliteiten toekomstvast te borgen.

Deze gebiedsvisie, als uitwerking van de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035, heeft als voorstaand doel om de unieke waarden langs de karakteristieke oevers als toekomstwaarde te koesteren en weer prominent beschikbaar te maken: De rivieroeveren als een prachtig en weids natuurgebied, maar tevens ook als een boeiende plek om te werken, te wonen en te recreëren. Daarnaast moet de visie houvast geven voor de gewenste ontwikkelingen. Dat vergt een visie op het hele gebied, maar ook keuzes voor de ontwikkelingsrichting op een aantal belangrijke transformatielocaties.



Waterbushalte op de Schans



Jachthaven en containerterminal

2.2 Unieke cultuurhistorische waarden

De rivieroeveren kennen een rijke ontstaansgeschiedenis. Die is in het gebied veelvuldig leesbaar in karakteristieke landschappen, bijzondere en afwisselende oevers en monumentale gebouwen. Deze geschiedenis vormt een grote inspiratiebron voor de toekomstige ontwikkeling, maar dient ook zorgvuldig gekoesterd te worden. In het nabije verleden is dat niet altijd gebeurd. Ridderkerk heeft recent een zorgvuldige Cultuurhistorische Waardenkaart voor het hele gebied op laten stellen als leidraad voor ontwikkelingen door Stichting Dorp, Stad en Land.



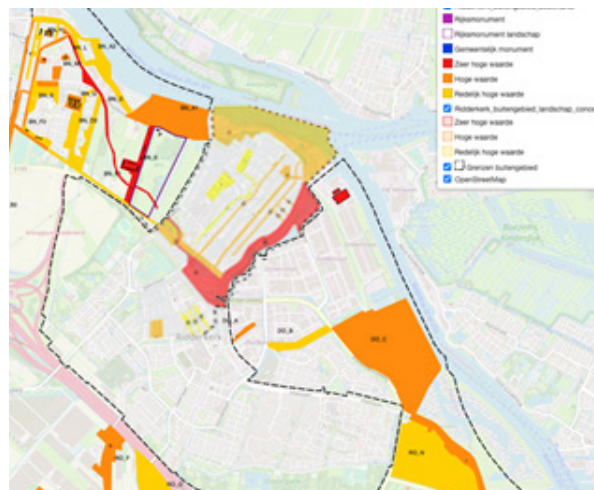
gebiedskaart 1940, bron: topotijdreis.nl (met eigen highlights)



gebiedskaart van omstreeks 1540, bron: Stichting Dorp Stad en Land

De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft “hoge waarde” aan de groene gebieden De Gorzen en de Donckse Grienden (de Voortuin van Huys ten Donck), en een “redelijk hoge waarde” aan de gehele oeverzone van Schans naar Schiepo, die gekenmerkt is door kleinschalige havens en groene oevers bij de lintbebouwing aan de Ringdijk. Daar bevindt zich tevens de waardevolle eerste Scheepsloods van de Boelewerf. Ook de oevers bij Boelewerf Bolnes zijn van “redelijk hoge waarde”.

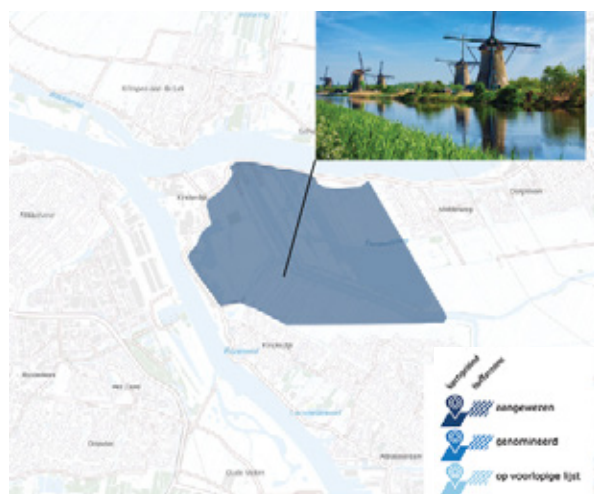
Er bevinden zich ook meerdere rijksmonumentale gebouwen in het gebied, zoals het Koetshuis op de Ringdijk en de (getransformeerde) scheepsloods op de Schans (402). Het unieke rijksmonumentale ensemble Huys ten Donck grenst aan het gebied, en heeft haar voortuin in het hart van het gebied zelf. Het UNESCO werelderfgoed Kinderdijk ligt aan overzijde van de rivier. Zichtlijnen vanuit Kinderdijk over de rivieroever zijn beschermd.



Cultuurhistorische Waardenkaart, bron: Stichting Dorp Stad en Land



Scheepswerf Boelewerf en omgeving (ca. 1940)



UNESCO werelderfgoed Kinderdijk



Huys ten Donck, vroege tekening (bron: Huys ten Donck)

2.3 Grote en karakteristieke groengebieden

Meer dan de helft van het gebied bestaat uit aaneengesloten en waardevol groen. De grootste groene gebieden langs de rivieroever zijn de Crezéepolder, de Gorzen, de Donckse Grienden, de dijk, en de ruime groenstrook tussen Donkersloot en de rivier. Deze grote groene gebieden liggen soms verscholen. Dit is deels ook een kwaliteit, en soms juist wenselijk met het oog op ecologische ontwikkeling. Op veel plekken, echter, kan er meer samenhang en verbinding komen.



blik vanuit de Donckse voortuin naar Schiepo



Hoofdgroenstructuurkaart Ridderkerk, bron: Groenvisie Ridderkerk (2020)

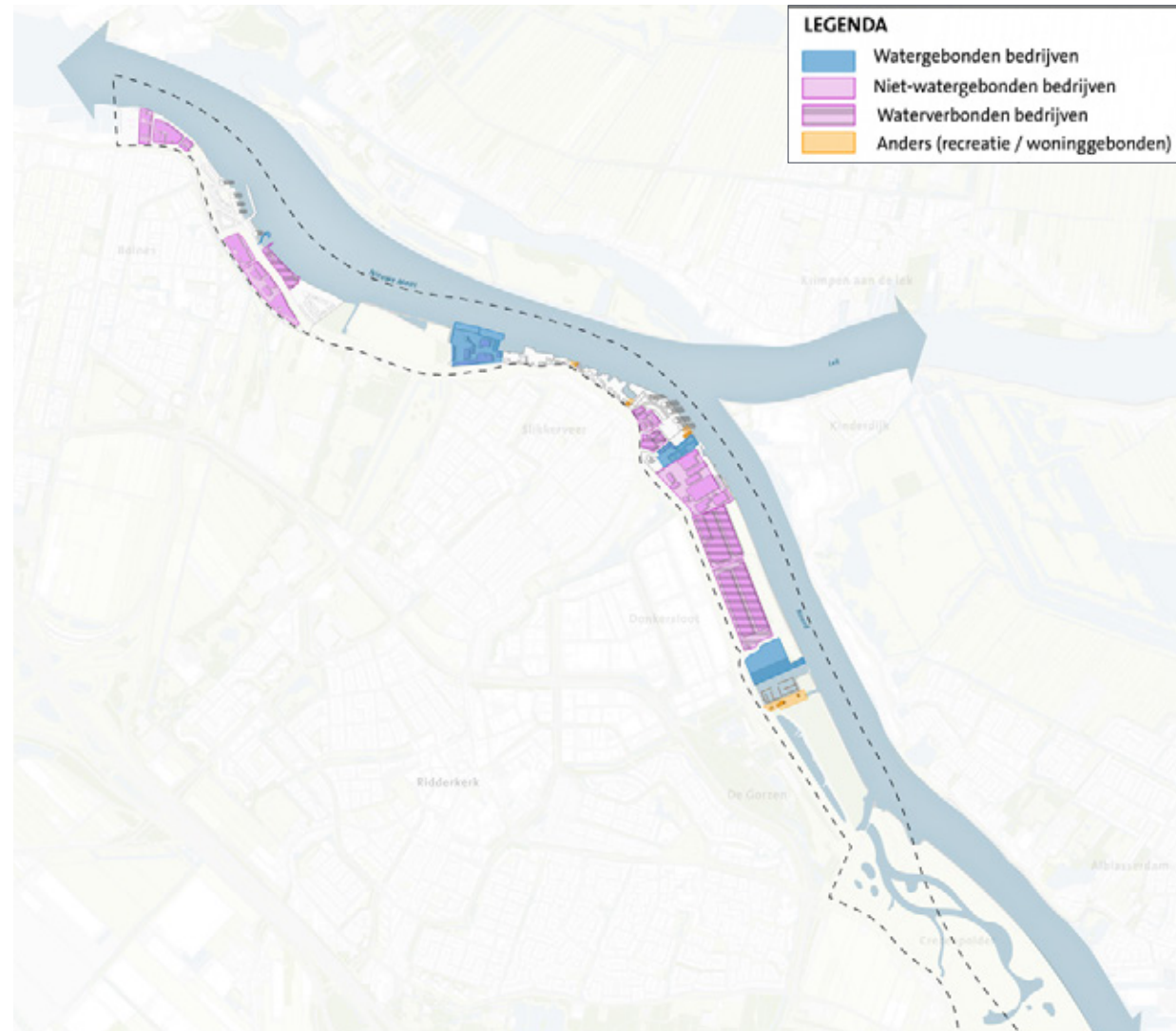
2.4 Vitale werklocaties

Er is veel belangrijke en vitale bedrijvigheid langs de rivieroever, maar niet overal. Naast de direct watergebonden locaties zoals het container-transferium Donkersloot, de haven op de Schans en Schiepo, zijn er ook waterverbonden bedrijven zoals de logistieke bedrijven in Donkersloot.

Daarnaast zijn binnen het gebied locaties aanwijsbaar waar de vitaliteit is afgenomen en de watergebonden bedrijvigheid is verruild voor niet riviergebonden bedrijvigheid.



Schiepo van bovenaf (bron: Cyclomedia)



kaart huidige werkgebieden in de rivieroever

2.5 Gebiedsbeleving en Participatie

Een belangrijke pijler van de inventarisatie is het in kaart brengen van de gebiedsbeleving, kansen en wensen voor het gebied door de Ridderkerkers zelf. Dit geldt zowel voor de bewoners, ondernemers en eigenaren in het gebied, als ook voor omwonenden, belangengroepen, overheden en andere belanghebbenden. In het participatietraject is de gebiedsvisie verrijkt met de lokale kennis van de deelnemers en zijn de (on)mogelijkheden in het gebied verhelderd.

Elke doelgroep deed op andere momenten mee en in een andere vorm. Zo zijn er OpenLabs, BuitenLabs of BinnenLabs gehouden. Er zijn bijvoorbeeld interviews gehouden met een groot deel van de initiatiefnemers en eigenaren binnen het gebied en via het digitale participatieplatform was er de mogelijkheid om op een interactieve kaart de kansen en knelpunten toe te voegen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid.

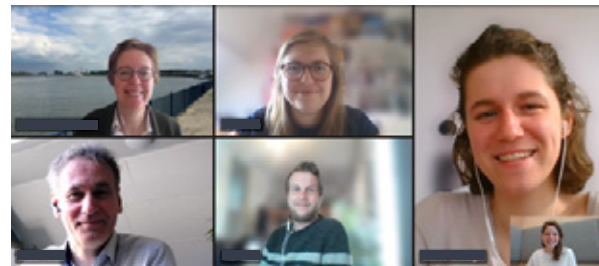
Gedurende het (digitale) participatietraject zijn de beelden en ideeën opgehaald, zowel met betrekking tot algehele ambities binnen rivieroevers, als tot specifieke plekken en vraagstukken.

Daarnaast hebben we voor drie mogelijke transformatielocaties samen met de initiatiefnemers en eigenaren de ontwikkelingspotenties bespro-

ken in aparte sessies.

Meer over dit traject is te vinden op het digitale participatieplatform:

<https://rivieroeversridderkerk.ireporting.nl/home>



screenshot uit een BuitenLab (boven)

uitsnede uit de interactieve kaart van het OpenLab (onder)



"woordenwolk" uit een buitenlab,

boven: huidige gebiedsbeleving, onder: gewenste situatie

2.6 “Sleutelgaatjes” naar de rivier

Op veel plekken zijn de routes naar de oevers nogal verscholen en indirect. Hierdoor zijn de routes vaak niet uitnodigend en vergt het gebiedskennis om je weg te vinden. Veelal lopen routes dood of is de samenhang tussen binnendijs en buitendijs Ridderkerk onduidelijk. Zo geven mensen aan niet het gevoel te hebben dat Ridderkerk aan de rivier ligt.

Desondanks trekken mensen vaak in grote getale erop uit om langs de rivieroevers te wandelen of te sporten. Dit geeft aan hoe groot de aantrekkingskracht van de rivieroevers is.



Overgang over de dijk in Bolnes: onduidelijke oriëntatie



Veel recreatief gebruik ondanks weinig uitnodigende inrichting van de plek zelf

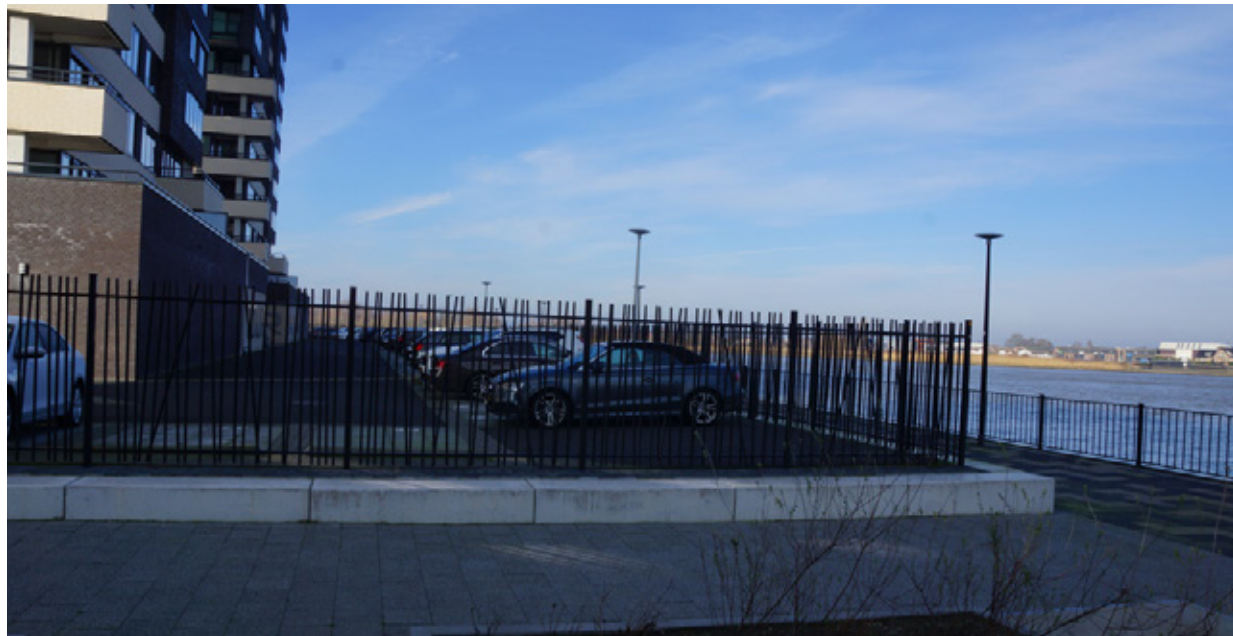


Foto: Konijnenpaadje over de dijk, nabij Huys ten Donck

2.7 Verrommeling en barrières

De fijnmazige groene onderlegger tussen de verschillende ontwikkelingen herbergt behoorlijk wat utilitaire voorzieningen. Zo worden zichtlijnen naar het water onderbroken en raken routes verstopt. De hoogteverschillen rondom de dijk versterken dit effect.

Daarnaast liggen soms gebieden naast elkaar die weinig met elkaar te maken hebben. Stenige inrichting met barrières en hekwerken zorgen op plekken voor verminderd overzicht en een rommelige uitstraling.



2.8 Bereikbaarheidsvraagstukken

Ondanks het feit dat er een aantal lokale verkeersknelpunten in het gebied aanwezig zijn, zijn de rivieroever infrastructuur goed ontsloten voor de automobilist, door een evenwichtig netwerk aan gebiedsontsluitingswegen en goede aantakking aan het rijkswegennet.

In het recente verleden zijn ook de OV - en fietsverbindingen rondom de rivieroever verbeterd, onder andere door de komst van de Waterbus op de Schans en de nieuwe snelfietsroute F 15 over de Ringdijk. Desondanks is openbaar vervoer qua reistijd veelal niet concurrerend en zijn fietsverbindingen niet overal even consistent, comfortabel en veilig - bijvoorbeeld op de Ringdijk bij Bolnes richting de Oostdijk in Rotterdam, waar fietsen zonder fietsstrook op een 50-kilometerweg ronduit onveilig is.

Door toenemend gebruik van de rivieroever voor wonen, alsmede door toenemend logistiek verkeer in Donkersloot, kunnen er capaciteitsknelpunten ontstaan op het wegennet. Daarom is het van belang dat er binnen de gebiedsvisie kwaliteitsslagen gemaakt worden voor OV, fietser en voetganger, en voor automobilität reducerende slimme concepten voor "Mobility as a Service" zoals bijvoorbeeld deelauto concepten als onderdeel van gebiedsontwikkelingen.



OV-verbindingen in het gebied, met indicatie mogelijke toekomstige waterbushalte Bolnes



Auto-hoofdonsluiting naar de rivieroever

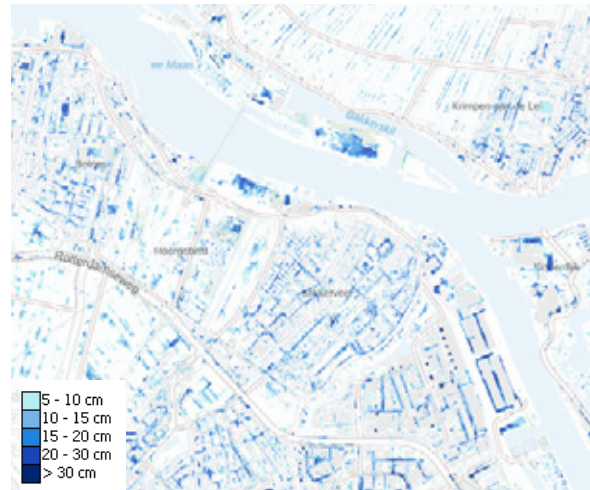
2.9 Klimaat

Binnen de Gebiedsvisie zijn de kansen in het gebied voor klimaatadaptatie en energietransitie in beeld gebracht.

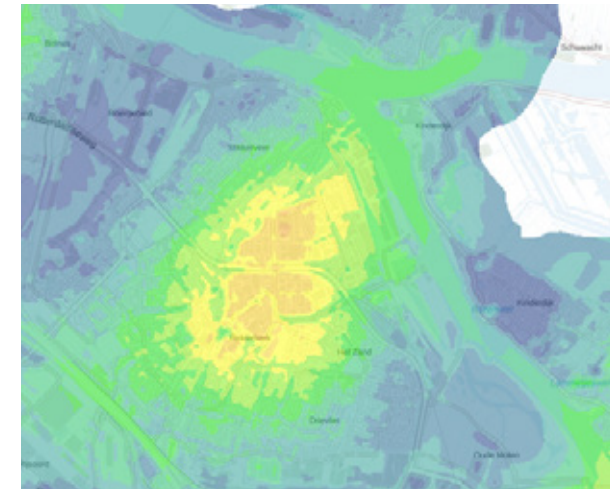
De buitendijkse gebieden zijn soms stenig ingericht. De klimaatstresstest wijst dan ook op mogelijk behoorlijke wateroverlast ondanks de nabijheid van de rivier. In Donkersloot bijvoorbeeld zijn grote logistieke hallen en veel omringende verharding aanwezig en is er weinig groen op de grote percelen.

Binnen het gebied komt lokaal hittestress voor. Door het verkoelend effect van de rivier is dat beperkt tot de grootschalig verharde delen.

Met betrekking tot energietransitie is energieopwekking door zonne-energie een kans, bijvoorbeeld op de daken van grote bedrijfsgebouwen zoals in Donkersloot. Dit is ook goed combineerbaar met groene (sedum) daken. Energieopwekking door windenergie ligt niet voor de hand en is vanuit provinciaal beleid uitgesloten.



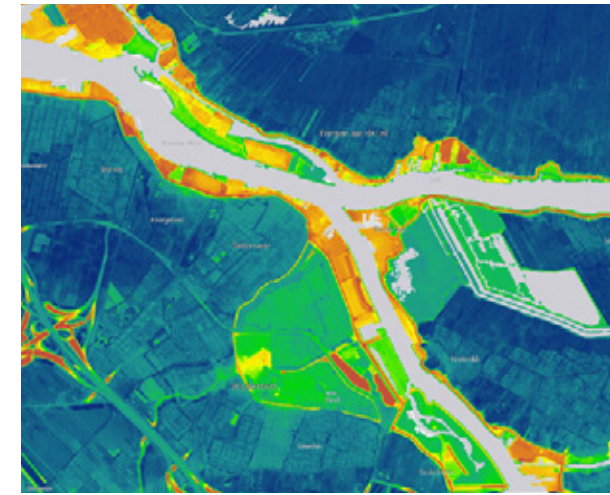
Wateroverlast modelkaart



Hittestress modelkaart: hoe blauwer hoe koeler



Verharde omgeving en grote loodsen in Donkersloot



AHN hoogtekaart: hoe blauwer hoe lager

2.10 Flinke ontwikkeldruk

Er zijn diverse transformatie-initiatieven in het gebied. In de meeste gevallen gaat het om transformaties van bedrijfgebieden naar woningen. De gebiedsvisie dient keuzes te maken om de juiste balans tussen groen, werken en wonen, en de juiste kwaliteit in het hele gebied te waarborgen.

Enkele recent gerealiseerde ontwikkelingen herbergen nogal hoogstedelijke programma's en kenmerken zich door gesloten overgangen openbaar-privé op maaiveldniveau en forse parkeerterreinen om de gebouwen heen. De visie moet zorgen voor een helder kwaliteitskader, zodat nieuwe ontwikkelingen de juiste kwaliteit krijgen. Indien mogelijk moeten kansen benut worden om bestaande stenige omgevingen weer voor zover mogelijk te vergroenen.

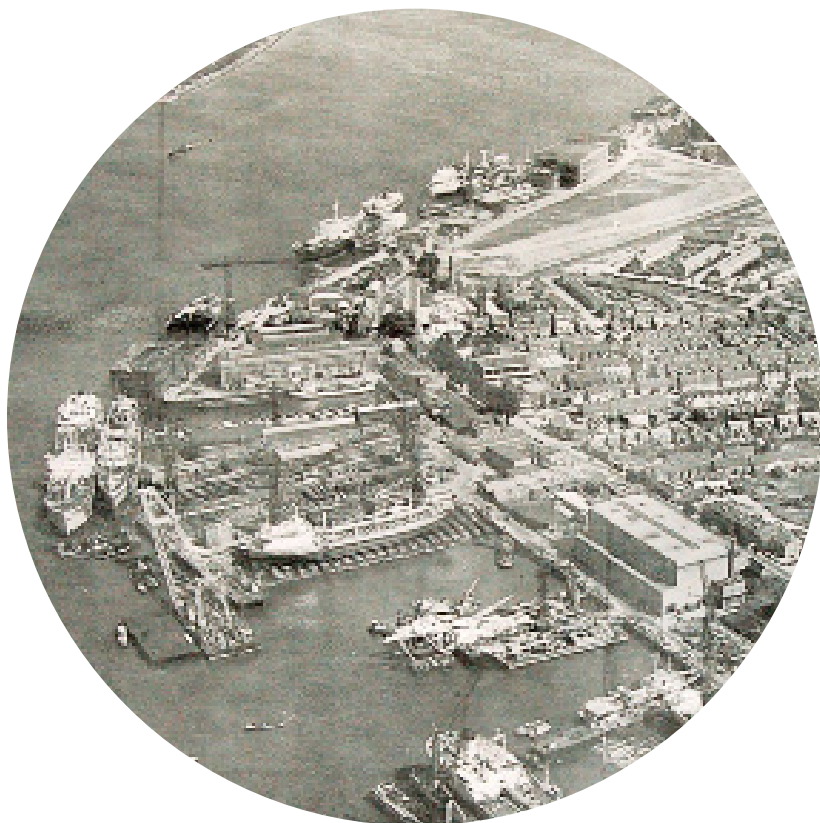
Voor de programmering van de transformatielocaties is de Woonvisie 2021-2026 richtinggevend. De woonvisie legt een accent op betaalbare woningen in de sociale huur en het betaalbare koopsegment. De Rivieroevers bieden ook kansen voor de realisatie voor moderne woningen in segmenten die in de bestaande voorraad ondervertegenwoordigd zijn, waaronder ook levensloopbestendige woningen en woon-zorg-concepten. Deze laatste categorieën nadrukkelijk met het oog op de toenemende vergrijzing van Ridderkerk.



foto: kade bij de Schans. Hoogstedelijke bebouwing gecombineerd met een laagwaardige parkeeroplossing zorgen voor een stenige inrichting met te weinig kwaliteit



3 Ambities



BALANS VAN GROEN, WONEN EN WERKEN

In de kern van de gebiedsvisie staat de ambitie om de rivieroever weer haar aloude functie als centrale levensader en ruggengraat terug te geven. In het verleden was de rivier vooral een economische levensader. Met de gebiedsvisie streven wij naar (1) ruimtelijke kwaliteit, (2) balans, (3) goede toegankelijkheid en (4) een gezonde werk- en leefomgeving.

RAAMWERK EN GEBIEDSKEUZES

Om dit waar te maken, bestaat de gebiedsvisie uit twee delen: Ten eerste uit een groen raamwerk van openbare ruimte, dat een aanzet biedt hoe de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied verhoogd kan worden. Daarnaast uit gebiedskeuzes, die een richtlijn en kader vormen voor een aantal belangrijke transformatiegebieden.



Foto: Huys ten Donck gezien vanaf het buitendijkse voorterrein (Donckse Voortuyn)

4 Raamwerk Oeverpark

Het 'Raamwerk Oeverpark Rivieroevers' gaat uit van een strategie hoe de rivieroevers doorontwikkeld kunnen worden tot een samenhangend landschapspark aan de rivier. Het raamwerk verbindt en versterkt de aanwezige kwaliteiten in het gebied en daarbuiten. Dit zorgt voor een toekomstvast onderlegger waarbinnen wonen, werken, recreatie en ecologie in balans staan en zich optimaal kunnen ontwikkelen.

Het raamwerk is opgebouwd uit zes centrale pijlers, die op de volgende pagina's worden geschetst:

- 1 Cultuurhistorie als schatkaart
- 2 Ontbrekende schakels verbinden
- 3 Parels & knooppunten aan het water;
- 4 Recreatieve ruggengraat langs de dijk
- 5 Kansen voor groen en klimaatadaptatie
- 6 Impuls voor duurzame mobiliteit



Illustratieve kaart zonder legenda van het groene raamwerk als drager van het gebied

4.1 Cultuurhistorie als schatkaart

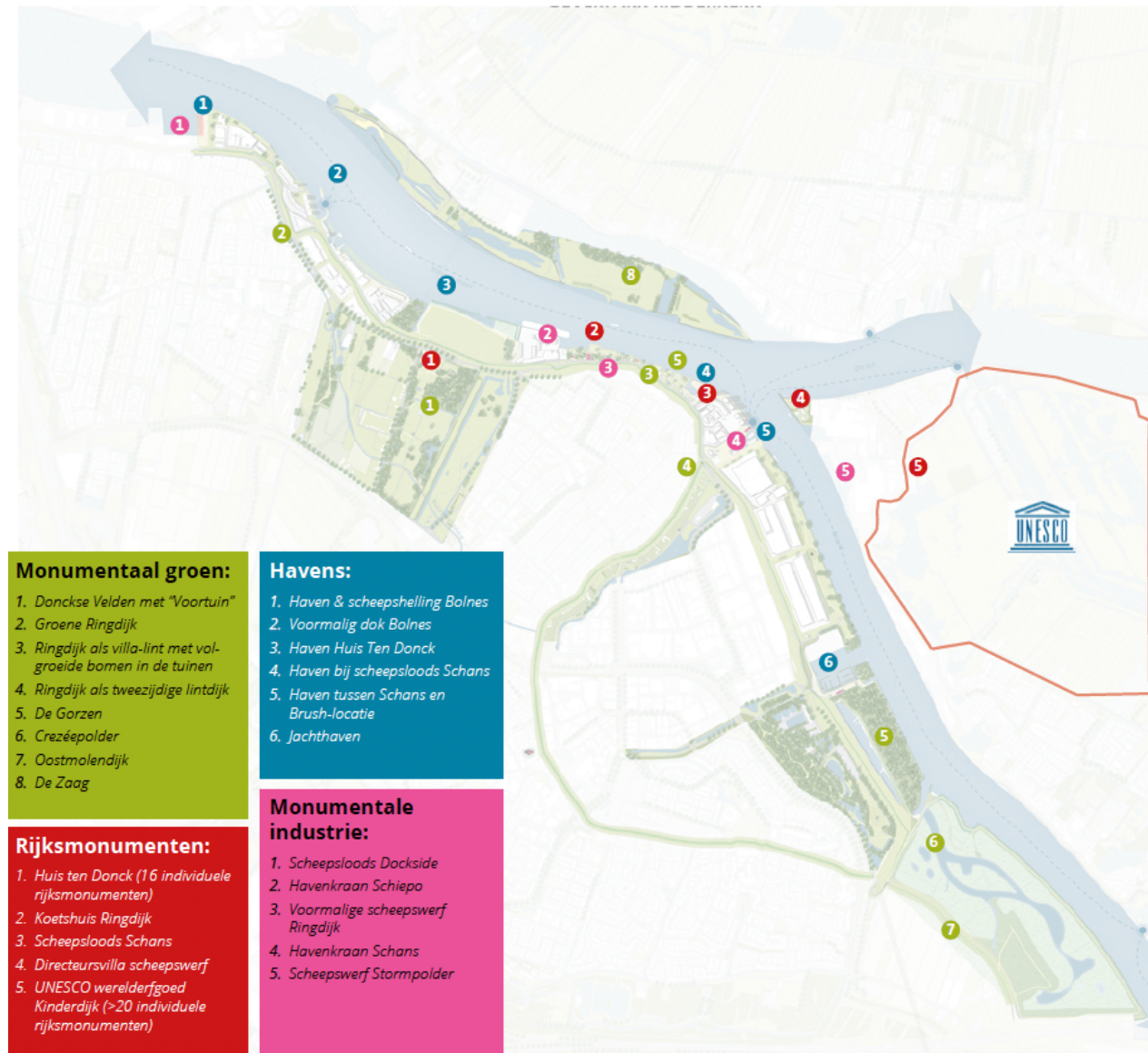
We gebruiken de rijke geschiedenis van het gebied als “schatkaart” en leeswijzer voor het gebied. Hierbij gaan we niet alleen uit van formele cultuurhistorische waarden zoals beschreven in de cultuurhistorische waardenkaart. We kijken ook naar de monumentale scheepsbouwindustrie in het gebied met bijvoorbeeld hun beeldbepalende kranen en van de weidse groene omgeving (ook al is die, zoals bij de Crezéepolder, recent heringericht en niet formeel als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt).

De kaart rechts geeft een illustratieve lijst van “schatten” in het gebied.



Bovenaanzicht eerste Boelewerf langs de Ringdijk.

(Bron: Cyclomedia)



“schatkaart” van monumentale waarden: Groen, Havens, Industriemonumenten, Rijksmonumenten

4.2 Ontbrekende schakels verbinden

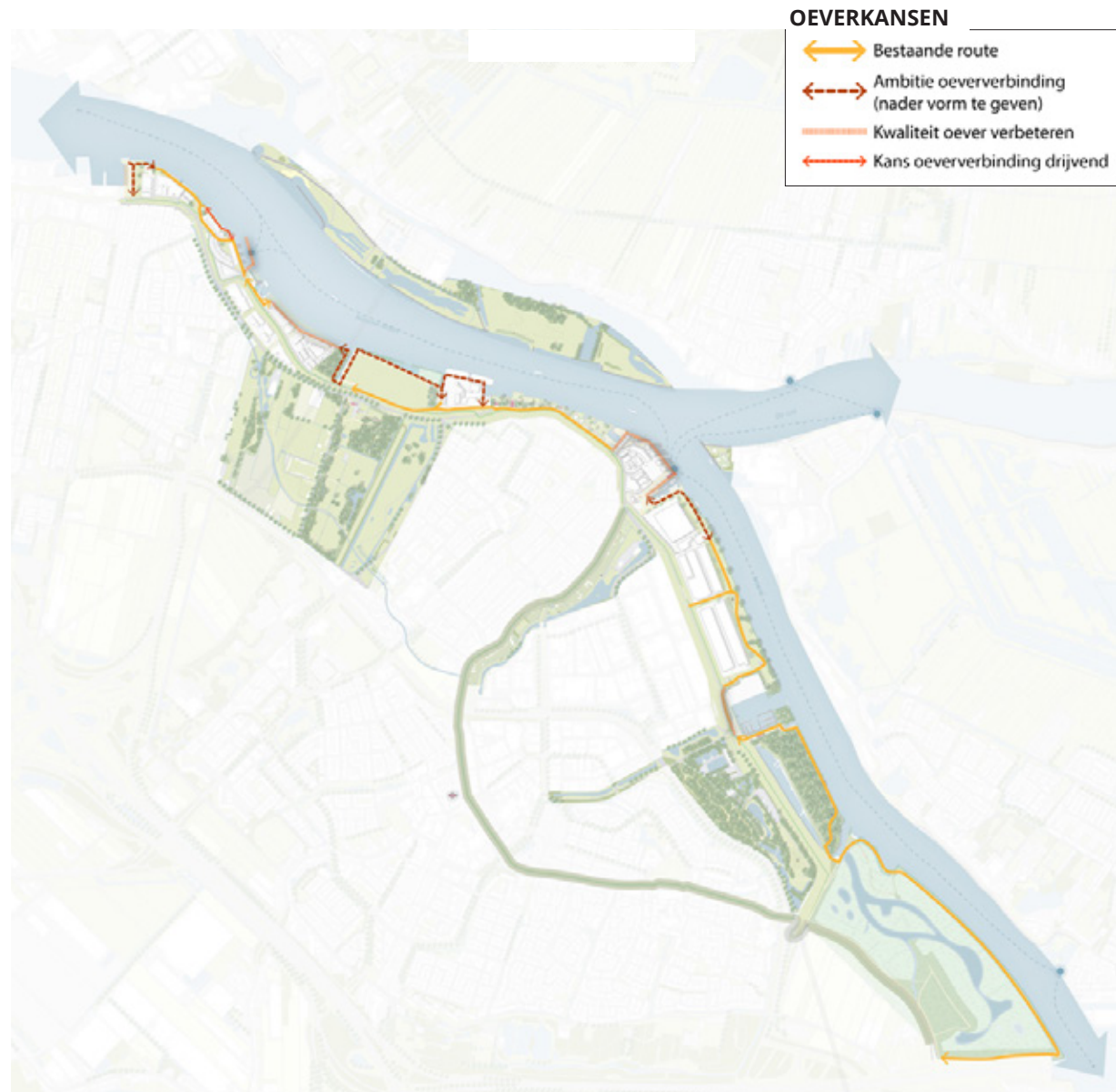
Eén van de karakteristieke kwaliteiten van de rivieroever is haar gevarieerdheid: openbare groene oevers wisselen af met kades waar gewerkt wordt, toegankelijke kades en havens worden opgevolgd door groene privé tuinen. Deze kwaliteit heeft ook een valkuil: zo lopen momenteel veel routes langs de oevers dood.

Binnen het raamwerk verbinden wij ontbrekende schakels voor een prettige route langs de rivier, maar niet altijd langs de oever zelf. Bij een gebiedstransformatie is een aantrekkelijke openbare kade of oever, die goed verbonden is met haar omgeving, een belangrijke voorwaarde.

De weergave geeft de ambitie en het hoofdprincipe van de verbindingen weer. In de nadere uitwerkingen worden de exacte routes ingevuld.



Rijkdom aan havens langs de rivieroever

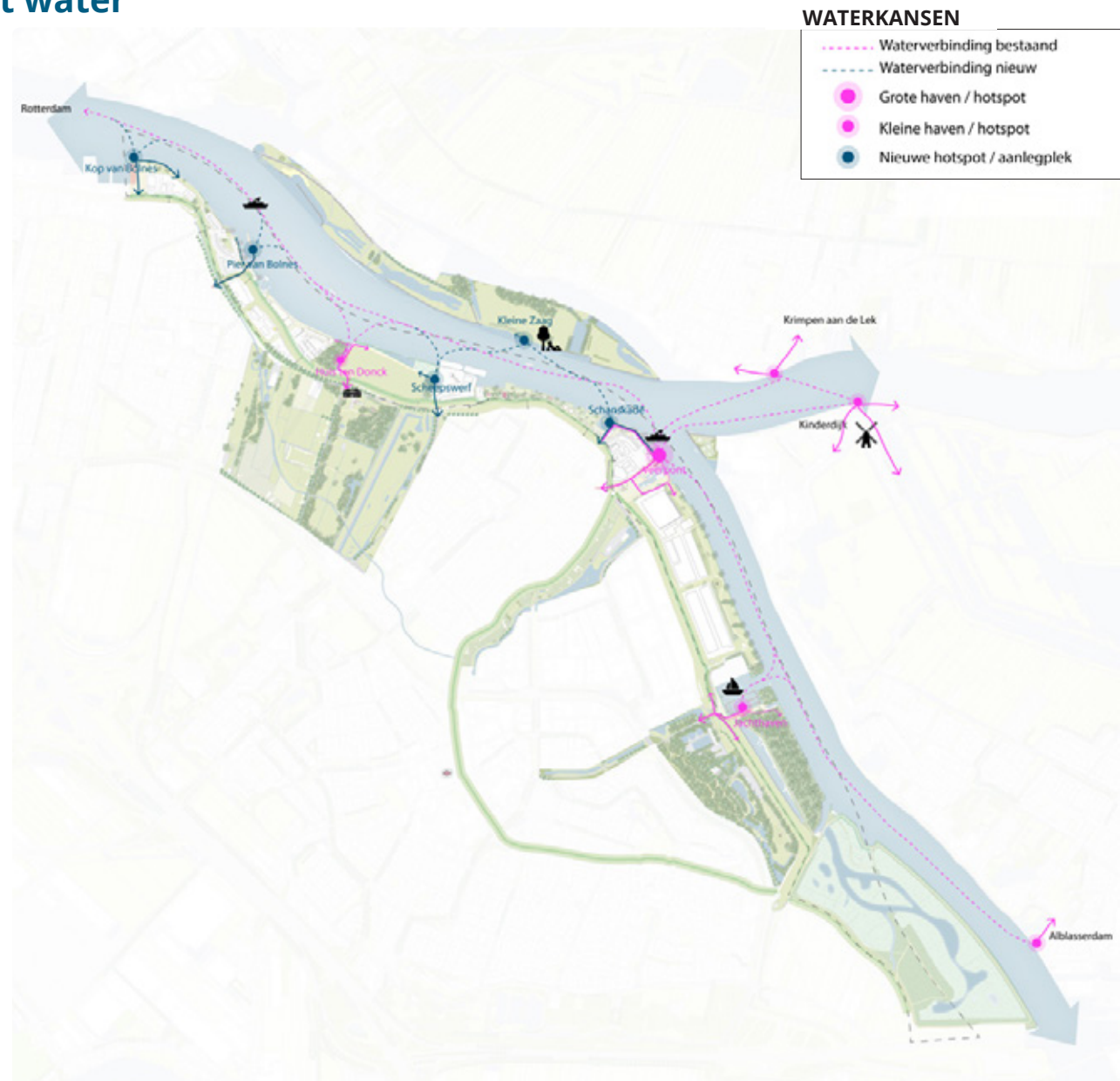


4.3 Parels & knooppunten aan het water

We streven ernaar om de verschillende havens langs de rivieroeveren beter bereikbaar te maken en te programmeren, bijvoorbeeld door water-taxi's en toeristische invulling. Zo worden de karakteristieke havens en de natuurlijke oevers ontwikkeld tot "parels". De pier van Bolnes zal gebruikt gaan worden als waterbushalte.



Waterbushalte op de Schans



4.4 Recreatieve ruggengraat langs de dijk

De dijk wordt ontwikkeld tot recreatieve ruggengraat met continue en prettige routes om te fietsen en te flaneren.

Dit creëert ook meer ruimte voor voetgangers aan de voet van de dijk, waar momenteel veel gewandeld wordt over de fietsroute. Daarnaast maakt het de dijkzone algeheel toegankelijker als een park en ruggengraat van het oeverpark.

Zo kunnen ook op belangrijke plekken “groene lopers” gemaakt worden, die het binnendijkse Ridderkerk hecht met de oevers verbinden. Waar deze groene lopers kunnen komen, heeft met de gebiedskeuzes in het volgende hoofdstuk te maken.

De recent aangelegde fietsroute over de kruin van de dijk kan in noordelijke richting worden doorgetrokken als een continue verbinding door het gebied heen. Zo ontstaat er een hoogwaardige en veilige fietsverbinding zowel in de richting van Rotterdam, als vanuit Donkersloot naar de Oostmolendijk en eventueel ook de Crezéepolder.



We zien mogelijkheden de fiets- en wandelverbinding te verbeteren tussen Crezeepolder, via de Gorzen en vanuit parkeerterrein aldaar naar de jachthaven en Grienden. Op de plaats van de te verwijderen hoogspanningsleiding door de Gorzen zien we kansen voor het maken van een verbindende wandel/fietsroute die aansluit op de Gorzen wandel/fietsroute.

De fietsroute via het Havenkanaal willen we voor fietsers aantrekkelijker maken.

Een metropolitaanse fietsroute (voorheen snel-fietsroute) wordt aangelegd vanuit Hendrik Ido Ambacht via de Oostmolendijk naar Rotterdam. We onderzoeken daarvoor een route door het dorp of langs de Rotterdamse weg.



fietsen op kruin van de Dijk



ruimte voor recreant op voet van de dijk

4.5 Kansen voor groen & klimaatadaptatie

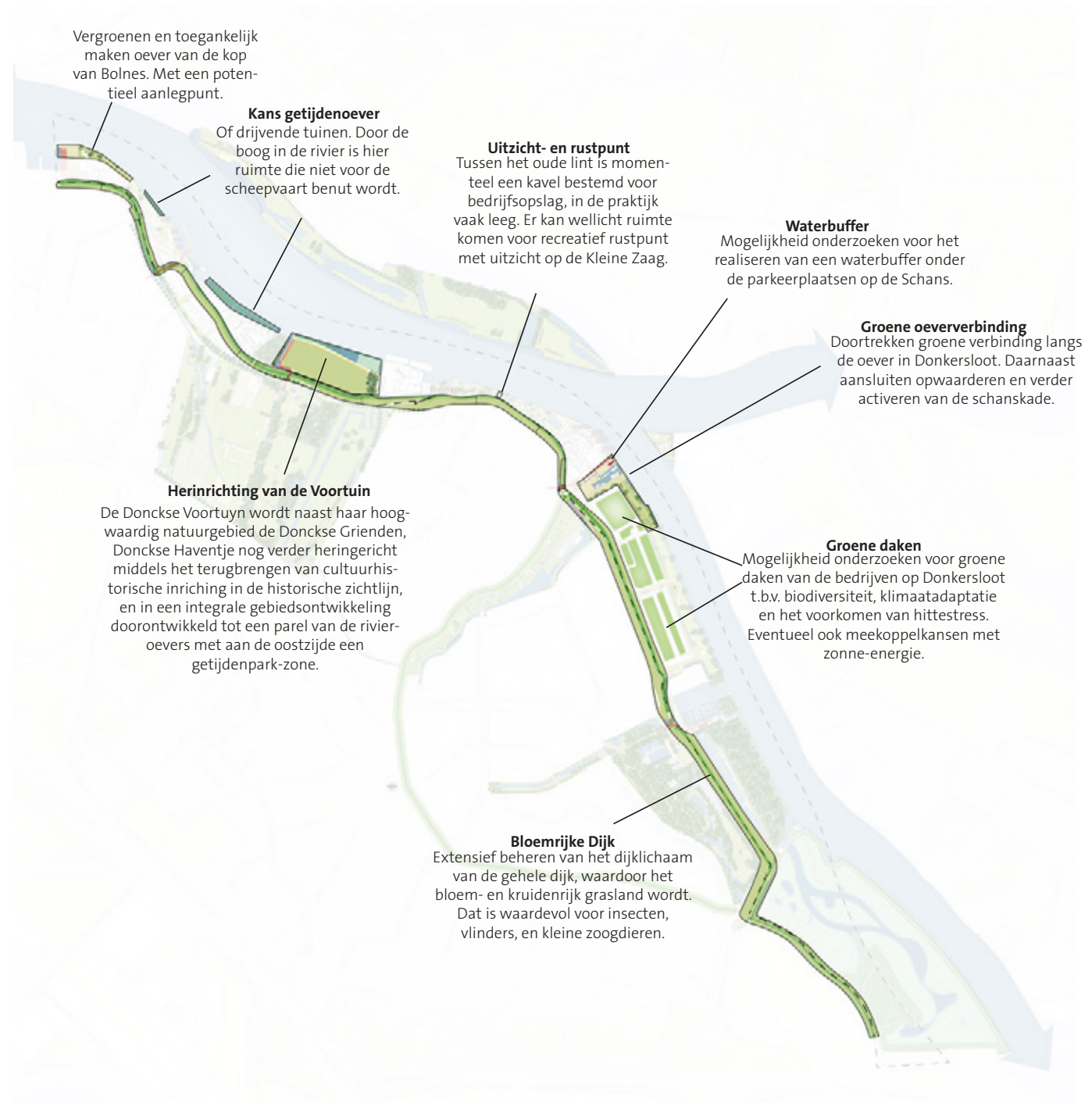
Het raamwerk biedt ook kansen op natuurlijk en ecologisch vlak, zoals in de kaart hiernaast weergegeven.



Extensief beheer van de dijkzone (referentiebeeld)



Kansen voor drijvend groen (referentiebeeld)



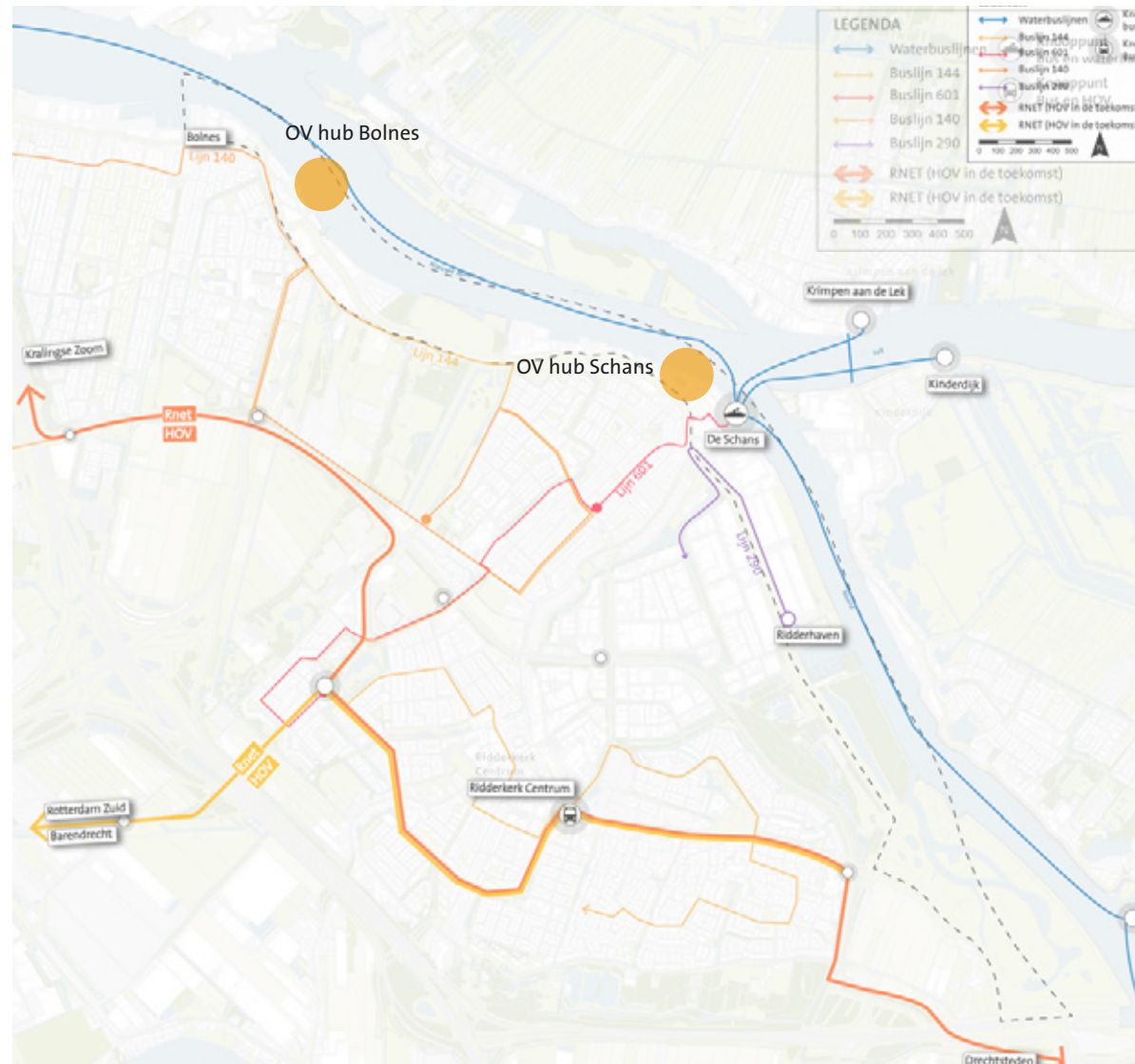
4.6 Impuls voor duurzame mobiliteit

De rivieroeveren zijn goed ontsloten voor de auto, maar minder goed met OV. Ook de ontsluiting en oriëntatie voor fietser en voetganger kunnen beter.

OV over het water kan versterkt worden door een tweede waterbushalte in Bolnes. Door in die omgeving én op de Schans “OV hubs” te maken, kunnen de verbindingen met de wijken geoptimaliseerd worden.

Voor de fietser streven we naar betere en veiligere verbindingen door een continue fietsroute.

Langs de oevers is veelal veel parkeerdruk. We kijken of de parkeerdruk verminderd kan worden. Nieuwe ontwikkelingen dienen parkeren in het zicht zoveel als mogelijk te voorkomen. Strategieën die het gebruik van privé-auto's verminderen, worden voor nieuwe ontwikkelingen versterkt ingezet. Zodoende gaan wij bestaande stenige situaties waar mogelijk vergroenen en houden wij de verkeersbelasting binnen de perken.



Ambitiekaart OV Rivieroeveren



Foto: Zicht vanaf de kade nabij Riederwerf richting de Boelewerf in Bolnes

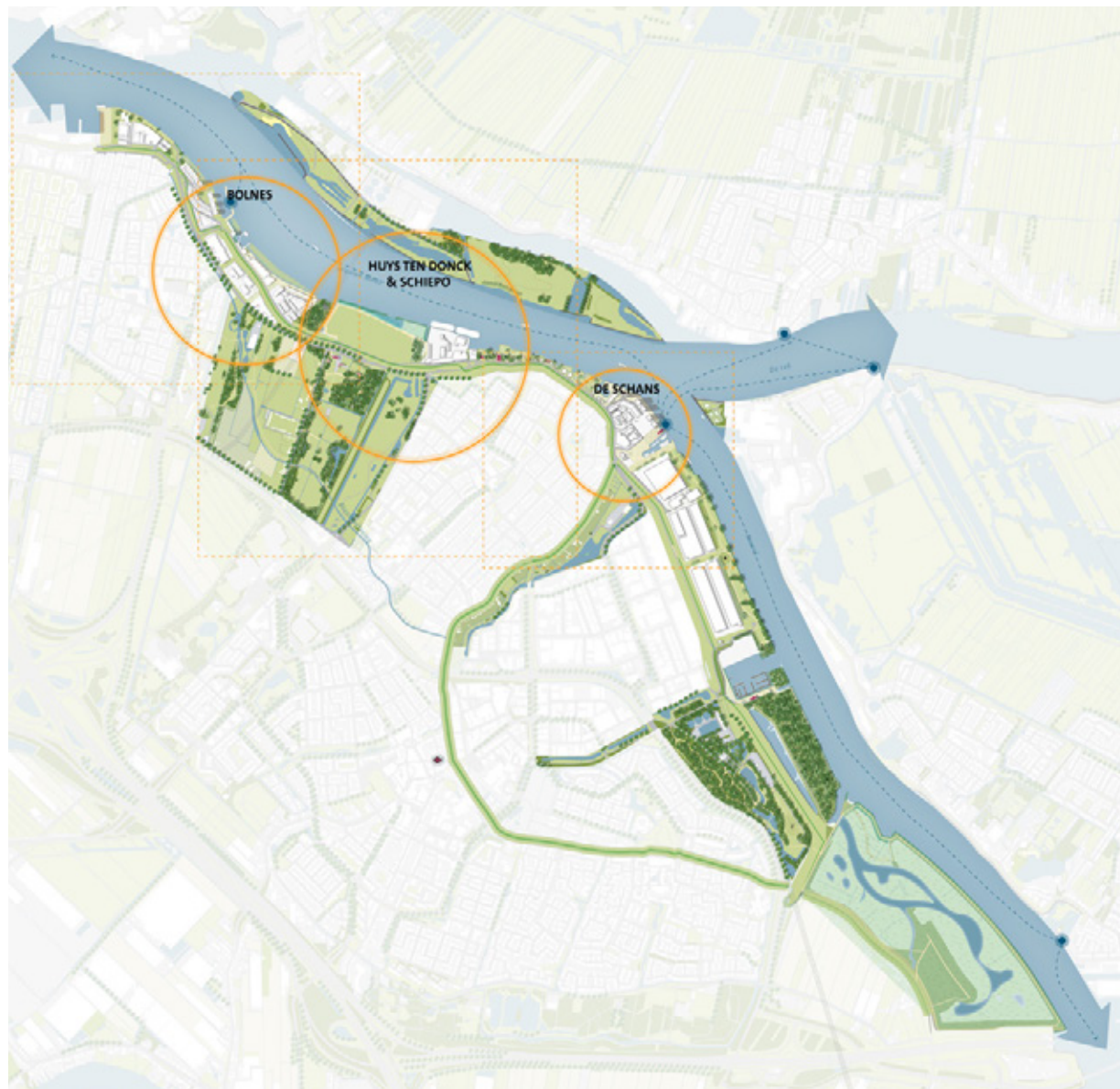
5 Keuzes en voorkeursalternatief

5.1 Drie transformatielocaties

Het overgrote deel van de rivieroever heeft al een duidelijke bestemming, die in de gebiedsvisie gerespecteerd wordt en dus niet ter discussie staat: Dit geldt bijvoorbeeld voor de groengebieden Crezéepolder en De Gorzen, maar ook voor de aaneengesloten en vitale werkgebieden van Donkersloot buitendijks en de Boelewerf.

Op drie locaties met geïsoleerde bedrijfslocaties en onderbenutte ruimte aan het water zijn kansen voor transformatie: Dit geldt voor (van noord naar zuid) een geïsoleerde bedrijfslocatie in Bolnes, voor de voortuin van Huys ten Donck in samenhang met de locatie Schiepo, en uiteindelijk voor de Schans. De ontwikkelingspotenties van de locaties zijn zowel per locatie bekeken en met initiatiefnemers besproken, als in een aantal scenario's samenhangend in beeld gebracht. Een eventuele transformatie van de Schiepo-locatie geeft ook mogelijkheden voor een (integraal meewogen) verdichting aan de Ringdijk.

Op deze manier is het voorkeursalternatief bepaald: Hierbij is zowel integraal gekeken naar de ontwikkelingsstrategie met de grootste meerwaarde en aansluiting aan de doelen van de visie, en tevens per locatie een vertaling gegeven naar de meest kansrijke ontwikkelingsrichting op hoofdlijnen.



Kaart transformatielocaties

5.2 Een integraal afwegingskader

Er zijn vier verschillende alternatieven ontwikkeld om de milieueffecten van mogelijke transformaties in beeld te brengen, uitgaande van een zo groot mogelijke bandbreedte. Alle modellen gaan uit van het groene raamwerk. Daarnaast is voor de transformatielocaties in beeld gebracht wat een maximale focus op de werkfunctie danwel de woonfunctie betekent. Tevens zijn twee gemengde varianten in beeld gebracht, waarbij wonen en werken danwel verspreid danwel geclusterd bij elkaar komen. In de Milieueffect-rapportage ([planMER](#)) zijn de verschillende ontwikkelingsrichtingen nader beoordeeld. In de gebiedsvisie beperken we ons tot de hoofdlijnen.



schema alternatieven

5.3 Vier ontwikkelingsprincipes

De vier onderzochte alternatieven zijn schematisch uitgewerkt zoals weergegeven. In de alternatieven 'verschieten' de transformatielocaties al dan niet gedeeltelijk of integraal van kleur. De alternatieven zijn nadrukkelijk niet bedoeld als reële ontwikkelopties, maar als onderzoek naar de voor- en nadelen van de principes die aan de varianten ten grondslag liggen.

In de vertaling naar het voorkeursalternatief is op basis van de score per alternatief nader gekeken hoe per locatie de meest waardevolle ontwikkelingsrichting gedefinieerd kan worden. Hierbij fungeert de het best scorende strategie van Alternatief 4 "Gecombineerd - geclusterd" als basis.



Alternatief 1: Maximaal werken

- alle huidige werklocaties blijven behouden

Alternatief 2: Maximaal wonen

- alle werklocaties binnen de transformatielocaties worden getransformeerd naar wonen



Alternatief 3: Gecombineerd - verspreid

- Binnen de transformatielocaties wordt een combinatie gezocht van wonen en werken:
- Bolnes buitendijks wordt getransformeerd naar wonen
- Huys ten Donck en Schiepo worden integraal getransformeerd naar wonen
- Op de Schans wordt alleen de 'Bogenda'-locatie getransformeerd naar wonen



Alternatief 4: Gecombineerd - geclusterd

- Binnen de transformatielocaties wordt geclusterd getransformeerd
- Bolnes en de Schans worden integraal getransformeerd naar wonen
- De Schiepolocatie blijft behouden als watergebonden bedrijventerrein

5.4 Van alternatief naar voorkeursvariant

Op basis van de bevindingen uit de beoordeling van de alternatieven, is in een binnenlab de richting voor het voorkeursalternatief geduïd.

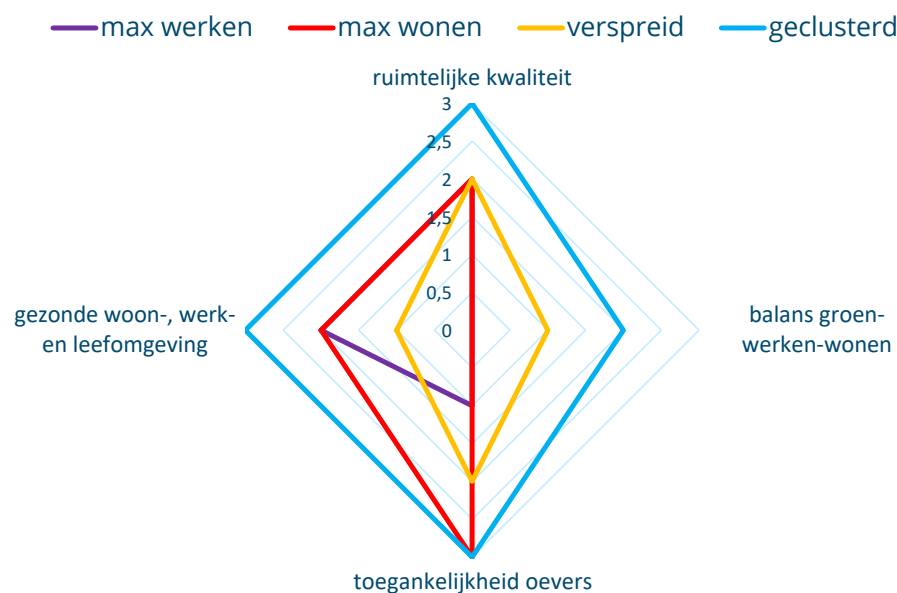
Vanwege het Raamwerk Oeverpark scoren alle alternatieven positief op ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid van de oevers en een meer gezonde woon-, werk- en leefomgeving.

Basis voor het voorkeursalternatief is alternatief 4: 'geclusterd'. Dit alternatief scoort het beste op het bereiken van de doelen voor de visie. Met name door de balans wonen en werken, en het zo veel mogelijk vermijden van negatieve gezondheidseffecten door clustering. Ook geeft dit alternatief relatief de meeste kansen op positieve ontwikkelingen en de minste kansen op risico's.

Het proces naar een voorkeursalternatief is interactief opgezet, waarbij input is gezocht van de ambtelijke organisatie ('binnenlab'), het college en de direct belanghebbenden bij de diverse mogelijke ontwikkellocaties ('buitenlab'). Voor zover mogelijk zijn voor de risico's op negatieve effecten die uit de alternatievenbeoordeling naar voren zijn gekomen, oplossingen of maatregelen benoemd. De kansen op positieve effecten zijn zo veel mogelijk versterkt.

Het daaruit voortgekomen voorkeursalternatief is gepresenteerd en besproken met zowel de omliggende gemeenten en bestuursorganisaties, en de Commissie Samen Wonen. In deze bijeenkomsten zijn alle mogelijke alternatieven de revue gepasseerd.

Op basis daarvan is het voorkeursalternatief verder aangescherpt en in de gebiedsvisie opgenomen. Per transformatiegebied is de optimale ontwikkeling nader afgewogen en beoordeeld.



relatieve score doelbereik per alternatief

5.5 Transformatielocatie Bolnes

De transformatielocatie Bolnes bestaat uit twee delen:

- Een buitendijkse bedrijvenstrook die weliswaar formeel watergebonden is, maar ruimtelijk erg beperkt is en al geruime tijd niet meer als zodanig wordt gebruikt.
- Een geïsoleerde bedrijfslocatie binnendijks. In de omgeving zijn al veel woningen aan het water gebouwd. De rivier zelf kent ter plekke een verbreding, die ruimte biedt aan een voormalig dok en een zogenoemd bunkerstation.

Bij een herontwikkeling dienen zich daar ook kansen aan voor drijvende ontwikkelingen of een

getijdenoever. Dit biedt een mooie kans om de principes van de visie Getijdenpark XL gestalte te geven. Tevens kan het Dok een waterbus-halte Bolnes herbergen. Het binnendijkse Bolnes wordt veel hechter verbonden met de rivier door twee nieuwe “groene lopers” naar de rivier: Een groene loper ter plaatse van het zogenoemde Laantje, en ander die de Donckse velden bij de Blaakwetering verbindt met de oever aan Noordzijde van de (nog af te ronden) wijk Riederwerf.

De bedrijfsactiviteiten zijn niet aan de locatie gebonden (c.q. verplaatsbaar). Een transformatie hoeft echter ook niet zwart-wit te zijn, maar

bijvoorbeeld wonen en werken in een lichte categorie combineren. De locatie biedt kansen voor veel meer samenhang in het gebied, groene lopers vanuit de wijk en vanuit de Donckse velden naar de oevers.

Daarom kiezen we voor een integrale herontwikkeling. De transformatie kan in de tijd onafhankelijk van elkaar gerealiseerd worden. Een samenhangend stedenbouwkundig kader kan zorgen voor een integrale ontwikkeling, en synergie tussen de onderdelen. Een directe integrale ontwikkeling stuit op verkeerskundige belemmeringen.



Optie A: behoud bestaande situatie



Optie B: herontwikkeling oeverstrook, behoud binnendijkse bedrijfslocatie



Optie C: integrale herontwikkeling, al dan niet gefaseerd

5.6 Transformatieopgave bij Huys ten Donck & Schiepo

Er zijn al langere tijd herontwikkelingsplannen rondom Schiepo - Voortuyn van Huys ten Donck - Ringdijk.

Voor het Landgoed wordt opbrengst uit realisatie van woningen als essentiële economische drager gezien voor een toekomstbestendig Landgoed. Hiermee worden ontwikkelingsmogelijkheden op het Landgoed nadrukkelijk gekoppeld aan landschapontwikkeling op de overige delen.

Een transformatie is een complexe opgave, gezien Schiepo niet alleen een vitale watergebonden bedrijfslocatie is, maar ook veel milieu-hinder naar haar omgeving veroorzaakt. Dat maakt ook dat op de voortuin niet zomaar een gewenste ontwikkeling mogelijk is zonder integrale afstemming met Schiepo. Het bedrijf is zelf bezig om te kijken naar herontwikkeling dan wel modernisering. Beide opties zouden tevens mogelijkheden genereren voor verdichting van de huidige woningenstrook aan de Ringdijk.

Vanuit het landgoed is een visie met vier zones in de voortuin ontwikkeld, die haar weidse positie aan de rivier borgt en de rol van het landgoed als parel in het hart van de rivieroever manifesteert: Van west naar oost gezien, eerst de bestaande griendzone, dan een open voortuin met het haventje, dan een getijdenparkzone met een waterrijke invulling die nader bepaald kan worden, en oostelijk naar Schiepo een zone die bebouwing kan dragen. Dit manifesteert het Landgoed aan de rivier, en er ontstaan ook nieuwe kansen voor een nieuw opengesteld hart



Optie A: behoud bestaande situatie



Optie B: geconcentreerde ontwikkeling naar wonen

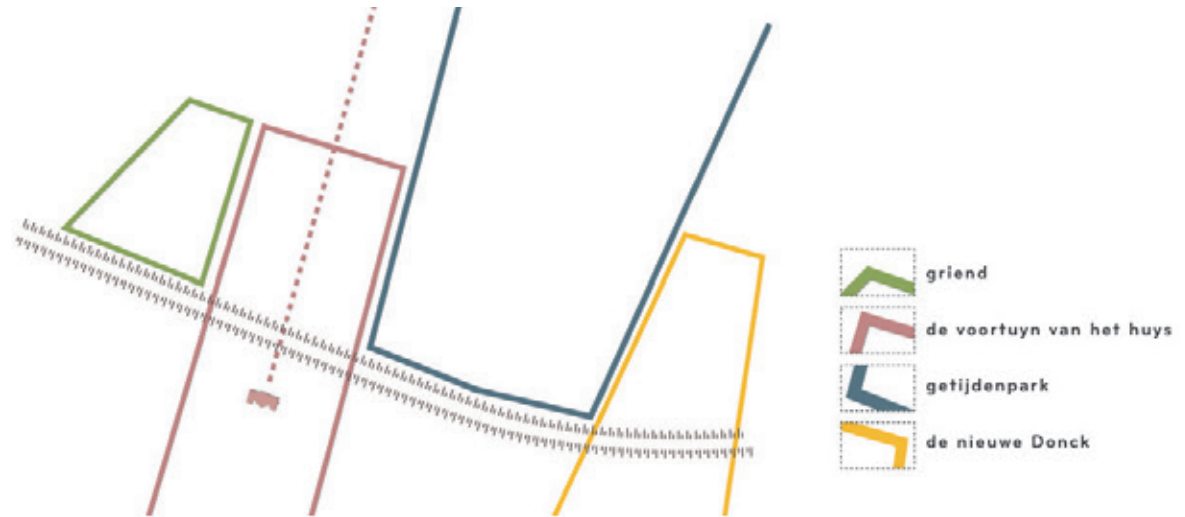


Optie C: Integrale ontwikkeling met behoud werkfunctie

van het oeverpark, en goed ingepaste bebouwingsmogelijkheden.

Deze zonering is uitgangspunt voor de ruimtelijke invulling van het Landgoed. Daarbinnen is zowel moderniseren van Schiepo denkbaar (optie C) als integrale herontwikkeling naar woningbouw (optie B). Beide ingegeven door de toekomstbestendigheid van het landgoed. Optie C vereist een sterke reductie van de milieu-impact van Schiepo. Beide opties betekenen een mogelijk te compenseren inbreuk op Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Gezien de zeer bijzondere plek, gelden voor de ze herontwikkeling de allerhoogste kwaliteitscriteria. Een aanzet tot een kwaliteitskader is gegeven in paragraaf 5.11.



Vier zones Voortuyn Landgoed Huys ten Donck (OKRA, 2019)

5.7 Transformatielocatie Schans

Op de Schans bevindt zich een aantal bedrijven in een omgeving waar inmiddels veel woningen zijn ontwikkeld. De haven zelf wordt marginaal gebruikt en er zijn daar kansen voor herontwikkeling naar woningen en transformatie naar een (meer) "leisure-haven" met openbare kades rondom. Op de Brush-locatie in Donkersloot is een herontwikkeling naar een distributiecentrum in procedure.

We kiezen hier voor de herontwikkeling rondom de haven (optie B): Dit creëert een belangrijke verbindende schakel tussen de oevers op de Schans en de mooie groenstrook langs het water in Donkersloot. Zo kunnen veel ambities uit het raamwerk verwezenlijkt worden en kan de OV-hub Schans verder versterkt worden. Voordeel ten opzichte van optie C is dat de bedrijven in het binnengebied van de Schans behouden kunnen blijven. Het gemengde karakter van de locatie past hier goed, en de bedrijven kunnen ook in de toekomst ruimte behouden voor moderne bedrijfsvoering.

Optie C kan een vergezicht zijn maar past in ieder geval nu niet bij de status van de bedrijven in het binnengebied.

Bij de herontwikkeling dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met het zicht vanuit het werelderfgoed Kinderdijk aan overzijde van de rivier. Er zal ook nadrukkelijk gezocht worden naar kansen om de oever te vergroenen en de parkeerdruk in de openbare ruimte van de Schans te reduceren.



Optie A: transformatie Brush-locatie, behoud werklocaties



Optie B: herontwikkeling rondom de haven, behoud bedrijven in het binnengebied van de Schans



Optie C: integrale herontwikkeling, al dan niet gefaseerd

5.8 De gezonde leefomgeving

Gezondheid is onder de nieuwe Omgevingswet (2022) een erg belangrijk integraal thema. Zo ook in de Omgevingsvisie 2035 van Ridderkerk. In deze gebiedsvisie als gebiedsuitwerking van de Omgevingsvisie is daar dan ook aandacht voor. Een goed leefklimaat draagt bij aan een gezonde leefomgeving en daarmee aan de fysieke en mentale gezondheid van de bewoners, ondernemers en recreanten in en nabij het gebied. Groen in de omgeving betekent meer ruimte om te bewegen en komt ten goede aan een prettig en gezond woon-, werk- en leefklimaat. Toevoegen van woningen kan echter leiden tot negatieve effecten vanwege een toename in verkeer.

Door de rivieroeveren te beschouwen als oeverpark en in te zetten op een groenblauw raamwerk, wordt de openbare ruimte natuurlijker en beweegvriendelijker ingericht. Daarbij horen prettige ontmoetingsplekken, en aantrekkelijke en veilige routes voor wandelaars en fietsers. Vooral langs de Ringdijk en de rivieroever. Dit stimuleert beweging en is daardoor goed voor de gezondheid.

Naast meer fietsen en wandelen, wordt het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen zoals bijvoorbeeld de waterbus en deelauto's gestimuleerd en gefaciliteerd in de visie. Belangrijk daarbij is dat dit vervoer niet met zware diesel, maar bij voorkeur elektrisch plaatsvindt. Dat komt ook de luchtkwaliteit en geluidreductie ten goede.

Ook het terugbrengen van de geluidsbelasting is namelijk een belangrijk onderdeel van een prettige leefomgeving. Bij Schiepo wordt bijvoorbeeld in de voorkeursvariant ingezet op een integrale transformatie van het terrein of het moderniseren van met bijvoorbeeld (kleinschalige) bedrijfsunits aan de voorzijde. Beide opties leiden tot een significante reductie van de geluidsbelasting naar de omgeving.

Nieuwe bedrijvigheid zal aan strenge geluidsnormen moeten voldoen en nieuwe risicobronnen worden waar mogelijk geweerd.

Bij het kiezen van de voorkeursvariant is naast geluid ook rekening gehouden met luchtkwaliteit, geur, en fijnstof. Hierover kunt u meer lezen in de [planMER](#).

5.9 Voorkeursalternatief



5.10 Randvoorwaarden transformaties

De gebiedsvisie geeft een vergezicht voor de ontwikkeling van de Rivieroevers. Behalve kansen kent de ontwikkeling ook een aantal randvoorwaarden. Behalve de reguliere randvoorwaarden van vigerend beleid, zijn in deze paragraaf een aantal randvoorwaarden, al dan niet aanvullend, expliciet beschreven.

Algemene transitieregels:

- vastgesteld compensatieplan conform provinciaal beleid werklocaties
- bijdrage overkoepelend Oeverpark door toegankelijke oevers, combinatie ontwikkeling groen met rood, en overwegend natuurlijke getijde-oever
- creëren van groene buitenruimte met plekken voor ontmoeten en bewegen
- acceptabel omgevingsmilieu door primair brongerichte maatregelen
- facilitatie van duurzame mobiliteit
- gereduceerde verkeersaantrekkende werking ter vermijding van infrastructurele ingrepen
- integrale parkeeroplossingen; zoveel mogelijk uit zicht
- voldoen aan plandrempeel Actieplan Geluid
- woonprogramma in overeenstemming met vigerende Woonvisie

- aansluiting bij Convenant Klimaatadaptief bouwen
- aandacht voor waterveiligheid bij buitendijks bouwen
- ruimtereservering voor eventuele dijkverzwaring
- aansluiting bij Actieplan Luchtkwaliteit (streven naar WHO advieswaarden 2015)
- stimulering en bescherming gezondheid

Specifiek aanvullende randvoorwaarden voor de individuele transformatielocaties:

Transformatielocatie Bolnes:

- realisatie 'groene lopers' tussen oever, dijk en wijk
- verbinden rivierfront met omliggende oevers
- aandacht voor loop- en fietsverbindingen door het gebied
- integrale ontwikkeling met inpassing P&R en OV-hub

Transformatielocatie Huys ten Donck/Schiepo:

- ontwikkeling aansluitend bij de 4 zone visie voor het Landgoed
- ontwikkeling aansluitend bij cultuurhistorisch erfgoed

- respecteren zichtlijnen van het Huys ten Donck
- openstellen buitendijks deel landgoed als centrale hart Oeverpark
- gecombineerde transformatie en landschapontwikkeling
- toetsing op en compensatie in geval van aantasting Natuurnetwerk Nederland (NNN) (wettelijke verplichting)

Transformatielocatie De Schans:

- openbare kade rondom haven met elke zijde zijn eigen karakter
- inpasbare bouwvolumes in relatie tot Unesco Werelderfgoed Kinderdijk (zichtlijnen onderzoek)
- behoud openbare kade voor incidentele werkzaamheden aan schepen

5.11 Kwaliteitskader voor de transformatieopgaven

Waar we oeverlocaties transformeren, kiezen we voor hoogwaardige ontwikkelingen die als “parels aan de rivier” de relatie van Ridderkerk met haar prachtige rivieroeveren versterken. Hierna is een eerste aanzet voor kaders gegeven voor de gewenste kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen. De gebiedsvisie blijft zich echter beperken tot de hoofdlijnen. Per transformatielocatie zullen in het vervolgtraject aparte stedenbouwkundige plannen gemaakt moeten worden en zal door de gemeente ruimtelijk kwaliteitsbeleid worden vastgesteld die de betreffende ontwikkeling stuurt en ondersteunt.

De weidse en groene oevers met haar prachtige zichten bieden kansen voor stoere en eigentijdse architectuur met plaatselijke hoogteaccenten op bijzondere plekken. In de openbare ruimte zoeken wij enerzijds naar de ruige uitstraling van materialen uit het industriële verleden, maar ook naar de natuurlijke en groene kwaliteit van de oevers en de rivier. Op de aansluitingen naar de binnendijkse wijken en de omgevende oevers komen voorkanten en “groene lopers”.



Voor te realiseren vastgoed wordt waar mogelijk (her)gebruik gemaakt van het rijke culturele verleden. Bij nieuwe gebouwen wordt een pandsgewijze en verticale opbouw beoogd. Voor trotse gebouwen met een menselijke schaal die past bij Ridderkerk en refereren aan het industriële karakter van het gebied.

Op straatniveau krijgen de nieuwe ontwikkelingen open en actieve voorkanten, zodat er bruisende ensembles plekken ontstaan met reuring en belevingswaarde.



BOLNES

In Bolnes kan door de transformatie van twee geïsoleerde bedrijfslocaties een nieuwe samenhangende - al dan niet gemengde - oeverwijk van de Boelewerf tot de Riederwerf en de Donckse grienden ontstaan. Er komt een nieuwe waterbus-halte in het hart van de wijk en er komen "groene lopers" vanuit Bolnes en de Donckse Velden naar de oevers. Door de verwijding in de rivier zijn er kansen om een getijdenoever te maken.

Samen met het Dok kan dit een bijzonder en groen rivierfront creëren, dat veel sterker dan nu ook als continue openbare oever beleefbaar wordt. Een rivierfront dat Bolnes en de Donckse Velden bij de Blaakwetering met de rivier verbindt en op een natuurlijke en passende wijze aansluit op het monumentale Landgoed.

De verschillende gebiedsonwikkelingen kunnen in de tijd van elkaar gescheiden opgepakt worden, maar kunnen veel meerwaarde krijgen en teruggeven aan hun omgeving. Een integrale (in tijd gefaseerde) ontwikkeling biedt meer kansen voor een samenhangende vormgeving van de oeverzones en groene lopers. Een integrale ontwikkeling biedt ook kansen voor een heldere scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer, en integrale parkeeroplossingen.



HUYS TEN DONCK/SCHIEPO

In de omgeving van Huys ten Donck streven we naar een integrale ontwikkeling, waardoor de Donckse Voortuin veel meer tot het monumentale groene hart van het gebied wordt. De locatie Schiepo kan hierbij gemoderniseerd dan wel integraal opgenomen worden in de transformatie.

Bij een modernisering van Schiepo zijn actieve voorkanten naar de Ringdijk met voorkanten van (kleinschalige) bedrijfsunits en een significante reductie van de geluidsbelasting naar de omgeving belangrijk. Plaatselijk kunnen dan ook langs de Ringdijk nieuwe woningen binnen de bestaande karakteristieke setting van een groen lint langs de dijk toegevoegd worden.

Voor deze complexe plek geeft de gebiedsvisie wel een strategische ontwikkelingsrichting, maar laat zij ook nog veel ruimte. De hoge ambities voor deze monumentale en zeer bijzondere omgeving vragen om een bijzondere en unieke gebiedsonwikkeling.



DE SCHANS

Op de Schans kiezen we voor transformatie rondom de haven en op de voormalige Brush-locatie aan de Noordzijde van buitendijks Donkersloot. Zo koesteren wij de kleinschalige menging van bedrijvigheid en wonen daar, maar geven wij ook een kwaliteitsimpuls rondom de haven zelf, waar een mooi vormgegeven openbare kade rondom komt en een aansluiting op de (verlengde) groene oeverzone langs de Noord in Donkersloot.

De haven aan de zuidzijde van de Schans gaat fungeren als kloppend hart, met daaromheen openbare oevers, kades, het Paviljoen Struis en een recreatieve verbinding naar de groene oever van bedrijventerrein Donkersloot. De duurzaam ingerichte kade biedt de mogelijkheid voor onderhoud van schepen. Zo blijft een deel van de havengerelateerde activiteiten behouden en geeft het levendigheid binnen de grenzen van een gezonde leef-, woon- en werkomgeving. Bij het inpassen van de OV-hub bij de waterbushalte kijken wij ook of de bestaande parkeerterreinen en kades vergroend kunnen worden door bijvoorbeeld meer in te zetten op automobilité reducerende strategieën. Ook de kleine haven aan de Noordwestzijde kan wellicht actiever en groener worden ingepast voor meer reuring en beleving op de oevers rondom.



6 Uitvoeringsagenda

6.1 Ontwikkelhorizon en gebiedsfonds

Met de gebiedsvisie voor de Rivieroevers wordt de ambitie voor de verdere ontwikkeling van de oevers neergezet. De gebiedsvisie betreft een visie op hoofdlijnen. Voor de te ontwikkelen delen zijn detailuitwerkingen vereist die ook in onderlinge samenhang aan de doelstelling van de visie moeten blijven beantwoorden.

De ontwikkelhorizon voor deze visie is circa 10 jaar, waarbij voor 'voorstelbare' ontwikkeling deze planhorizon tot ca 20 jaar kan worden opgerekt. De gemeente is voornemens de kaders van deze visie te vertalen in een Omgevingsplan¹ voor de Rivieroevers.

¹ In het kader van de nieuwe Omgevingswet (2022) wordt het instrument van Bestemmingsplan vervangen door het Omgevingsplan.

Een deel van de ontwikkeling is afhankelijk van particuliere initiatieven. Dit betreft met name de transformatie-opgaven.

Een deel van de ontwikkeling betreft publieke functies. Dit betreft met name activiteiten gericht op de ontwikkeling van het Raamwerk Oeverpark en duurzame mobiliteit. Deze publieke ontwikkelingen komen mede ten goede aan de toekomstige bewoners in de transformatiegebieden en zal ook de courantheid van en de opbrengst uit de te ontwikkelen woningen ten goede komen. Het ligt daarmee voor de hand dat, in lijn met de Omgevingswet, de publieke ontwikkelingen mede worden bekostigd uit opbrengsten uit particuliere ontwikkelingen.

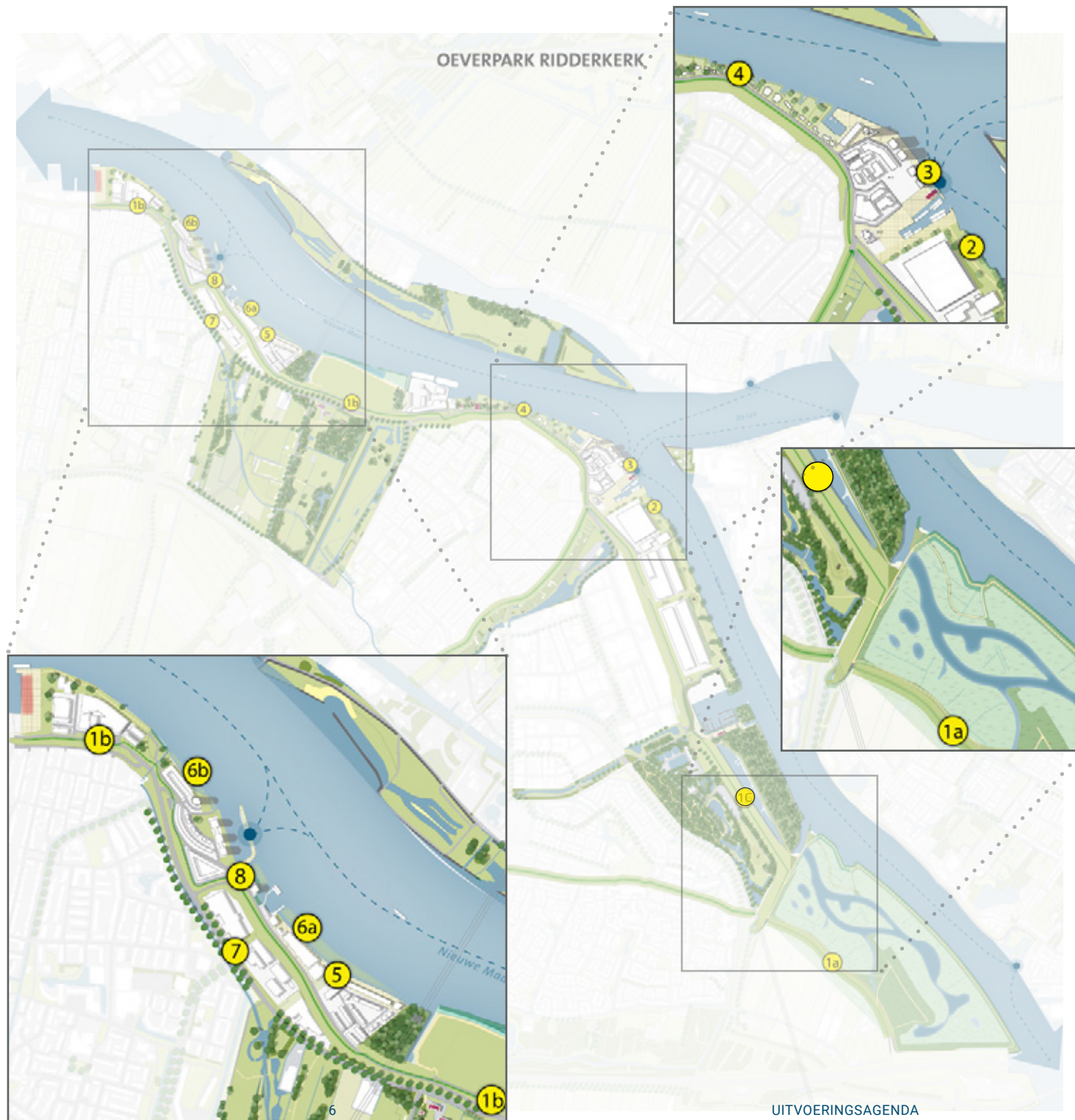
Ten behoeve van deze verevening zal gemeente Ridderkerk een gebiedsfonds instellen, waaraan ontwikkelaars binnen het plangebied in valuta of natura bijdragen. De gemeente zal dit fonds aanwenden ter bekostiging van ontwikkelingen in het publieke domein. De gemeente houdt ter overweging de mogelijkheid tot het instellen van een fonds Bovenwijkse Voorzieningen de mogelijkheid open om ook ontwikkelingen buiten de Rivieroevers bij kostenverhaal te betrekken.

Het betreft projecten die nodig zijn om deze visie mogelijk te maken. Een voorlopige niet limitatieve lijst is opgenomen en weergegeven in de volgende paragraaf.

6.2 Projectenlijst rivieroevers

De gebiedsvisie bestaat enerzijds uit kaders en ruimte voor transformatieinitiatieven van eigenaren en ontwikkelaars, maar anderzijds ook uit concrete opgaven. Die publieke opgaven zijn hieronder opgesomd:

- 1 a. Autoluw maken van de Oostmolen-dijk. Meer ruimte voor langzaam verkeer.
b. Extensief ecologisch beheer van het dijk-talud met bloem- en kruidenrijk grasland.
c. Recreatieve fiets-wandelverbinding naar Crezeepolder door de Gorzen verbeteren.
- 2 Doortrekken van de groene oeverzone langs de Noord en verbinden met de Schans.
- 3 Het waterbus knooppunt versterken als OV-hub. Inzetten op langzaam verkeer en deelauto's om parkeerdruk te verlagen.
- 4 Creëren van een open plek aan het water bij de huidige weinig intensief gebruikte opslagplaats van het waterschap.
- 5 Kwalitatief inrichten en toegankelijk maken van de kade.
- 6 a+b. Kansen voor getijdennatuur of drijvend groen.
- 7 Aanleg wandelpad in het Laantje en daarmee de relatie binnendijks (Bolnes) en buitendijks (rivieroever) versterken.
- 8 OV mobiliteitshub. Aanlegkansen voor de waterbus met bijbehorende faciliteiten als fietsparkeren en inrichtingselementen.





In opdracht van: **Gemeente Ridderkerk**
Inhoud & opmaak: **Royal HaskoningDHV**

Projectleiding: Anja van Mill-Dijkshoorn (contact: a.v.mill@bar-organisatie.nl)
Projectteam: Rivieroevers

Team Royal HaskoningDHV

Datum: oktober 2021

Beeldverantwoording:

1. Buiksloterham - Delva Landscape Architects
2. Maashaven Rotterdam
3. Wilhelminawerf Utrecht - Kondor Wessels
4. Maashaven Rotterdam
5. Maaspark Vlaardingen - Rijnbout
6. Spijkenisse - wonen aan het water
7. Noorderhaven - Zutphen
8. Binckhorst - OKRA
9. Metaalwarenfabriek Velp - Weusten Liedenbaum Architecten
10. Strijp S - Braintours
11. Westerkade - OKRA
12. Guldenwater wonen aan het water- VLK
13. Het Brouwhuis - TTRR

alle overige beelden zijn eigendom van Royal HaskoningDHV of de BAR organisatie

