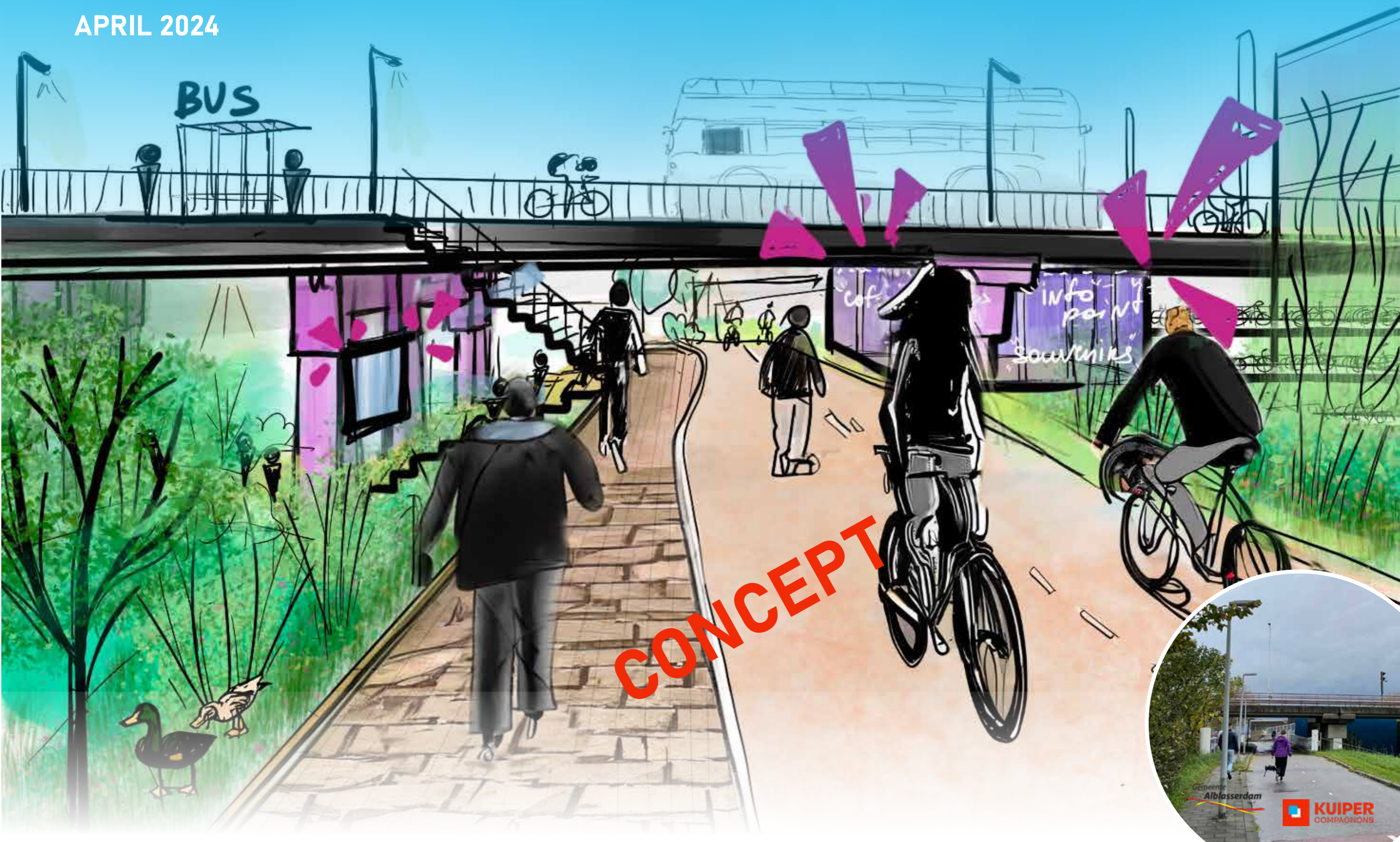


VISIE OP HOOFDLIJNEN POORT AAN DE NOORD

APRIL 2024



CONCEPT



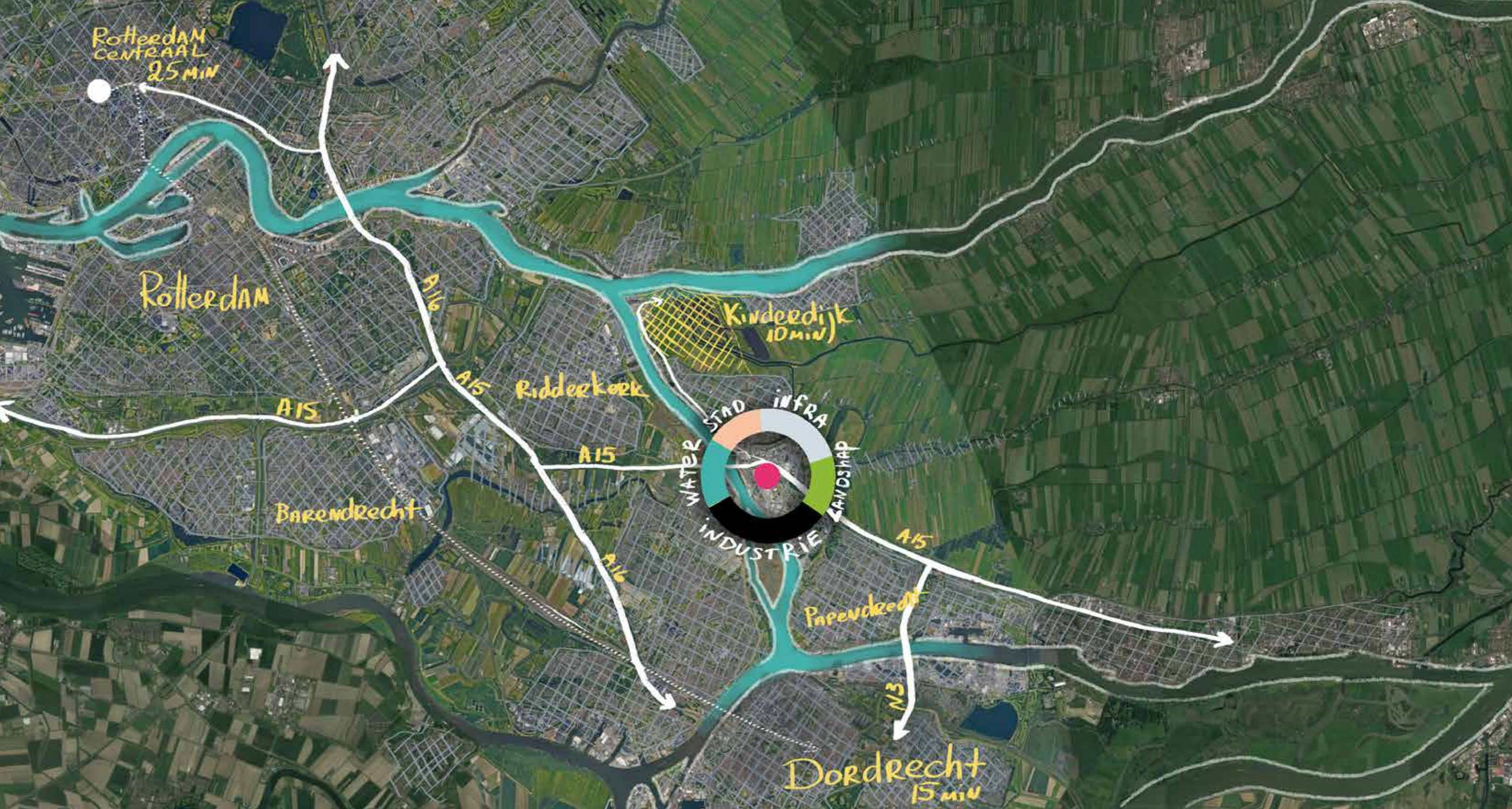


INHOUD

Samenvatting

- Inleiding**
 - Visie
 - Plangebied
 - Poort aan de Noord
 - Historie
 - Kwaliteiten van de plek en kansen om te benutten
 - Uitdagingen en opgaven
- Gebiedsvisie:**
 - Poort aan de Noord
 - Initiatieven verzameld
 - Onderdelen Programmaplan op locatie
 - Relaties
 - Parkeren onder de brug
 - De voetganger centraal
 - Optie 1
 - Optie 2
 - Optie 3 (Voorkeursvariant)
- Uitwerken voorkeursvariant**
 - Voorkeursvariant uitgewerkt
 - Uitwerking voorkeursvariant
 - Verdere uitwerking
 - Doorontwikkelen
- Geleidelijke ontwikkelin**



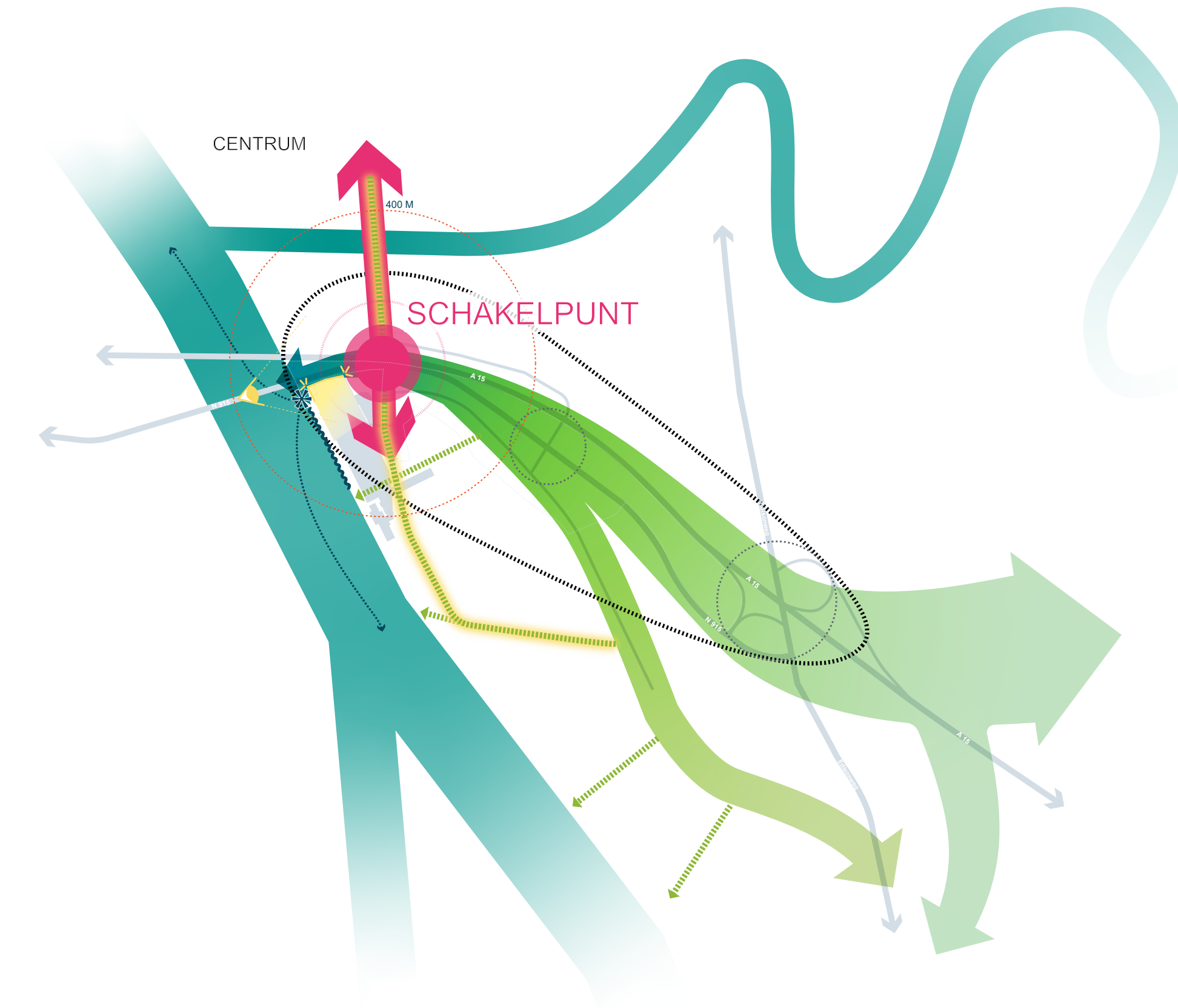


01

INLEIDING

VISIE

Voor u ligt de visie op hoofdlijnen voor de Poort aan de Noord. Op basis van dit document zal de Gebiedsvisie voor worden opgesteld als Programma onder de Omgevingswet. Dit document bevat dus nog niet de gebiedsvisie, maar bepaalt wel de uitgangspunten voor de gebiedsvisie. De mogelijke en wenselijke programma-onderdelen van de gebiedsvisie worden tegen het licht gehouden in dit document. Er worden keuzes voorgesteld, maar vooral wordt er een aanzet gedaan voor de locatie en combinatie van de programma-onderdelen. Deze aanzet wordt in dit document getoetst op zijn inpasbaarheid en er wordt onderzocht wat de grootte van de verschillende programma-onderdelen kan zijn. Een beschrijving van de programma-onderdelen en de wenselijkheid daarvan voor Alblasterdam in de Nota Poort aan de Noord. Daarin wordt ook de opdracht, de kaders en het proces beschreven. Dit document gaat alleen in op de inhoudelijk aspecten van de visie. Beide documenten vullen elkaar aan en kunnen niet apart worden gelezen.



PLANGEBIED

Het plangebied van de Poort aan de Noord bestaat eigenlijk uit tussenruimtes, die nu alleen een verkeersfunctie hebben en weinig verblijfskwaliteit. Het gebied bevindt zich tussen A15, N915 en de belangrijkste industrieterreinen van Alblasserdam aan weerszijden. Het is een langgerekt gebied van zo'n bijna 2 km lang en nog geen 200m breed.



POORT AAN DE NOORD

De Poort aan de Noord is niet geschikt voor grootschalige woningbouw of andere bouwontwikkelingen, zoals kantoren of voorzieningen. De ligging tussen industrie en centrum, gekoppeld aan een snelweg en een provinciale weg maakt het gebied uitermate geschikt voor mobiliteitsvoorzieningen. Hiernaast kunnen er kleine voorzieningen worden gerealiseerd, die aan de mobiliteitsvoorzieningen worden gekoppeld, zoals kleinschalige horeca, een bezoekerscentrum en bijvoorbeeld een fietsenmaker. Zo kan er een echte integrale Mobiliteitshub voor Alblasserdam en de regio worden ontwikkeld.



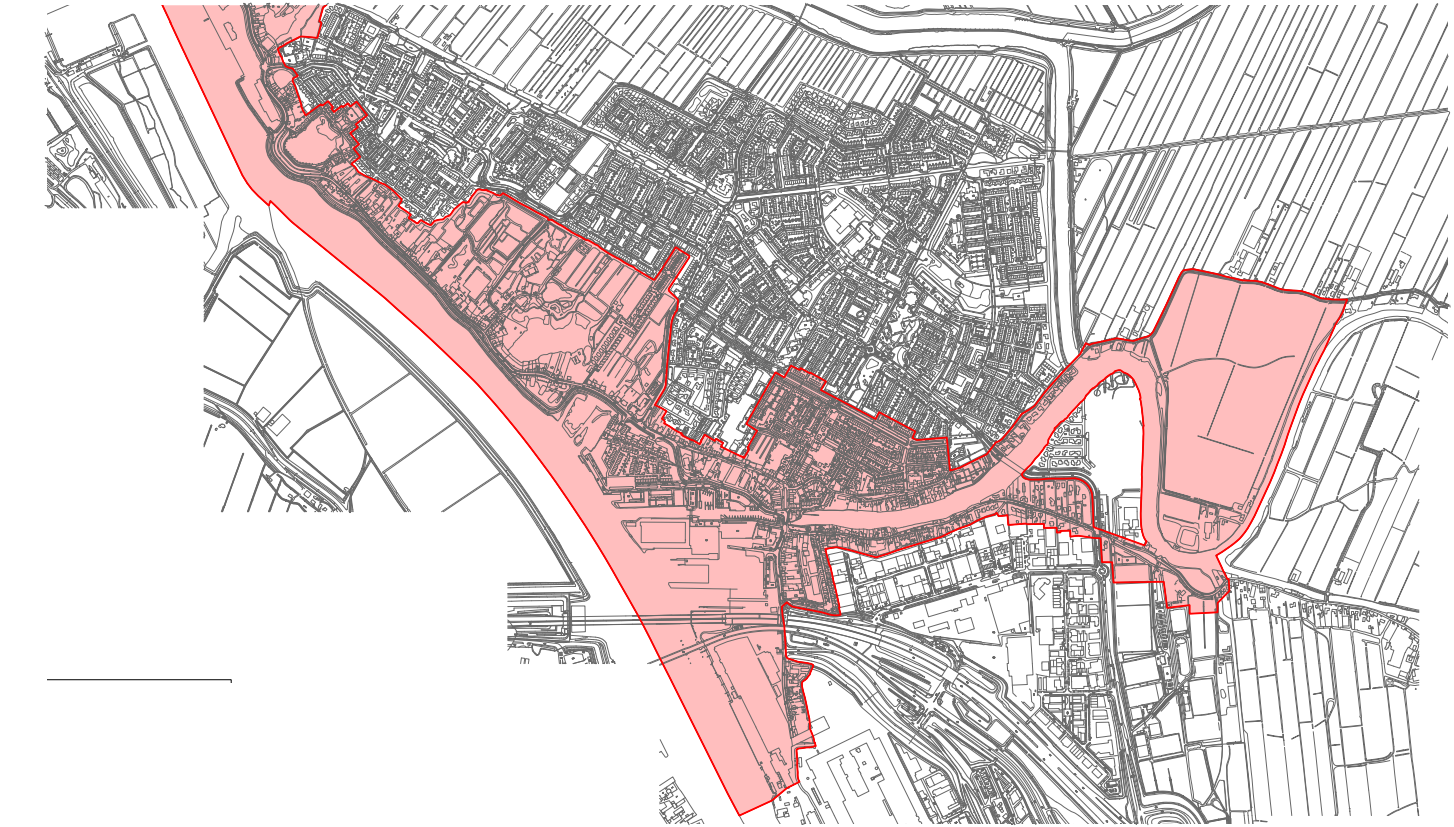
Hiervoor zullen niet alleen de mobiliteitsvoorzieningen moeten worden ingepast, maar zal het gebied ook een kwaliteitsslag moeten maken. De huidige groene onderlegger is uitermate geschikt voor parkachtige ontwikkelingen, waarin een trimbaan, hondenuitlaatvoorziening en vergelijkbare functies kunnen worden geïntegreerd. Daarmee kan het gebied een echt onderdeel worden van Alblasserdam en voor alle bewoners en bezoekers wat te bieden hebben.

HISTORIE

Het gebied ligt ten zuiden van de Alblas. Een gebied net buiten de kern van Alblasserdam waar al van oudsher functies liggen die gerelateerd zijn aan het water (De Noord) en die niet in de dorpskern passen. Eerst scheepswerf en zelfs een zwembad, later uitgebreid met bedrijven. Met de komst van de brug en later de tunnel heeft een groot gedeelte van het gebied een verkeersbestemming gekregen en is er een duidelijke scheiding gekomen tussen het dorp



en het industriegebied aan het water. Alleen de rivierdijk is nog zichtbaar van de oude verkaveling, dit deel (Ruigenhil) is onderdeel van het beschermd dorpsgezicht. Vanaf de dijk zijn ook de meeste oude industriegebouwen zichtbaar, voornamelijk op het terrein dat nu van FN Steel is.



Bronnen:
 1. Alblasserdam Beschermd dorpsgezicht, Cultuurhistorisch onderzoek, BAAC rapport 8-12.0104, Oktober 2012
 2. https://www.alblasserdam.nl/inwoners/Alle_onderwerpen/Kunst_en_cultuur/Beschermd_dorpsgezicht

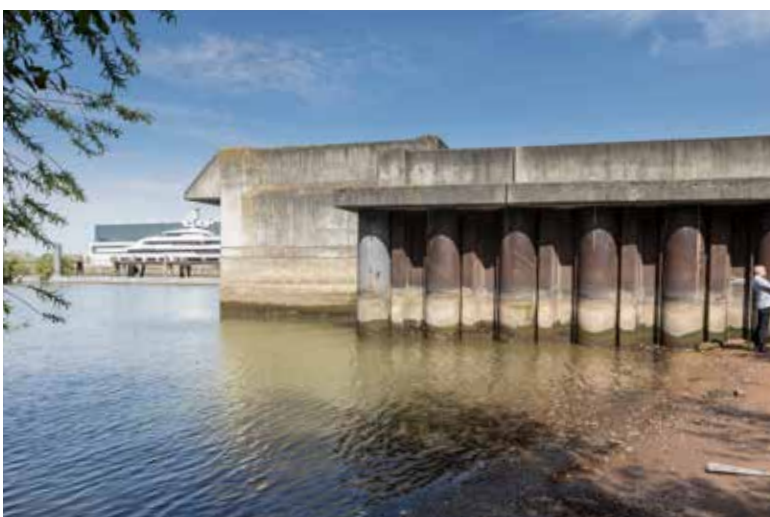




Belangrijk watergebonden **industriële gebied** met hoge milieucategorie - locatie van regionaal belang



Cultuurhistorie (ontstaansgeschiedenis van Alblasserdam, beschermd dorpsgezicht) en **industriële erfgoed** (voormalig Nedstaal, Brug over de Noord)



Groen-blauw structuur, natuur en dijk



Ruimtelijke parels: ruimte onder de brug, ligging aan het water, strand, kade...



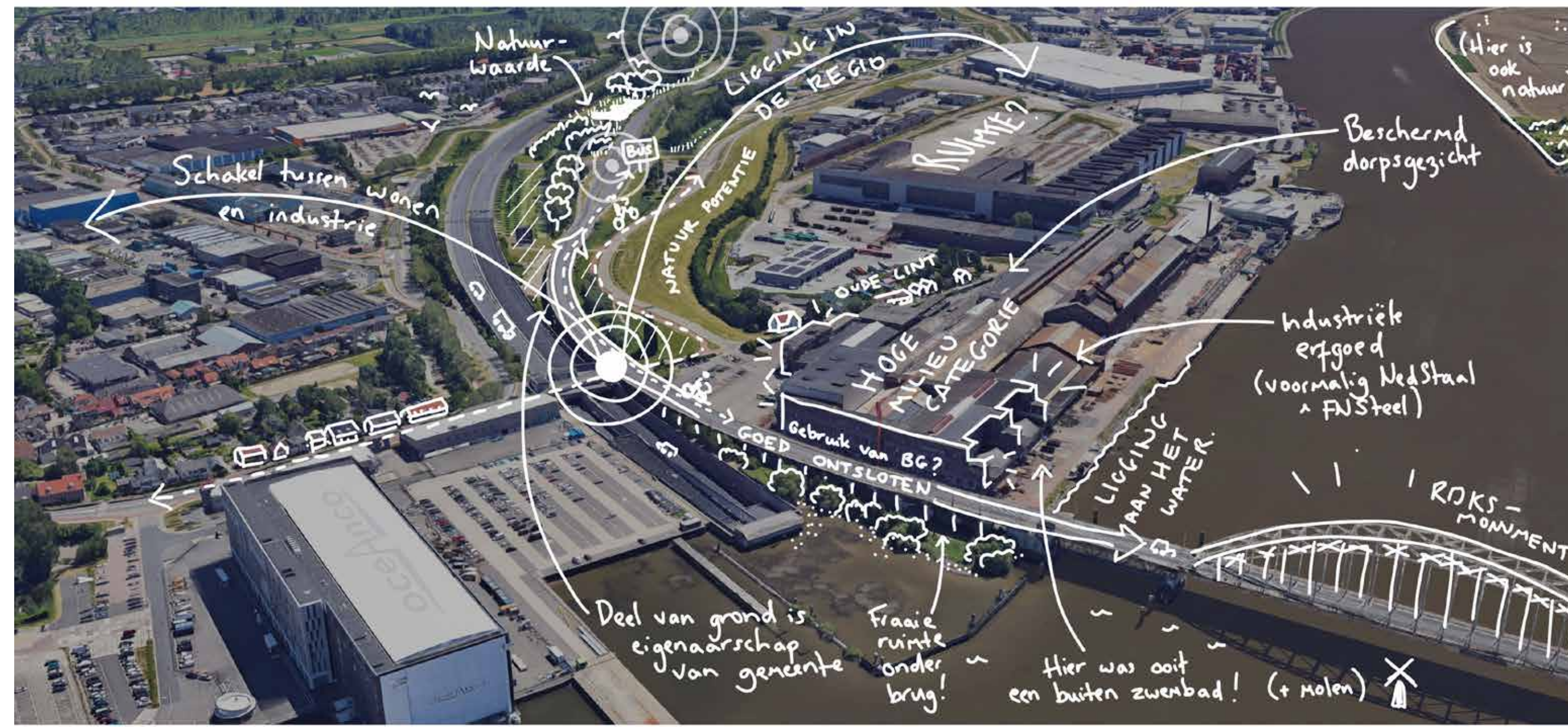
Goed ontsloten via weg (ook met openbaar vervoer), water en recreatieve routes; ligging in de regio; kansen voor vervoer van goederen en mensen over water



KWALITEITEN VAN DE PLEK EN KANSEN OM TE BENUTTEN

Het gebied oogt nu verlaten en is meer een restgebied dan een verblijfsgebied. Om het gebied als Mobiliteitshub te gaan gebruiken is een kwaliteitsslag nodig, daarvoor is het van belang dat we de huidige kwaliteiten zo goed als mogelijk benutten en aanvullen met nieuwe kwaliteiten. De belangrijkste kwaliteit van het gebied is zijn

liggen. Gekoppeld aan de grote infrastructuur en gelegen tussen het dorp en de industrie op het schaalniveau van Alblasserdam, op het schaalniveau van de regio ligt het ook zeer centraal. Tussen de Drechtsteden en Rotterdam en in de nabijheid van grote infrastructurele knooppunten en waterknooppunten en de haven.





Slechte verbinding voor langzaam verkeer onder/over verkeersbundel (naar centrum toe en ook aansluiting op regionale LV routes)



Veel infrastructuur vormt een barrière in het gebied - vooral tussen locatie en het centrum



Afstand tussen kruispunt en pleisterplek aan het water



Onduidelijke toekomst van gebouwen aan de Ruigenhil



Afgesloten industrieterrein waar menging/introductie van nieuwe functies niet vanzelfsprekend is, beperkte sociale controle

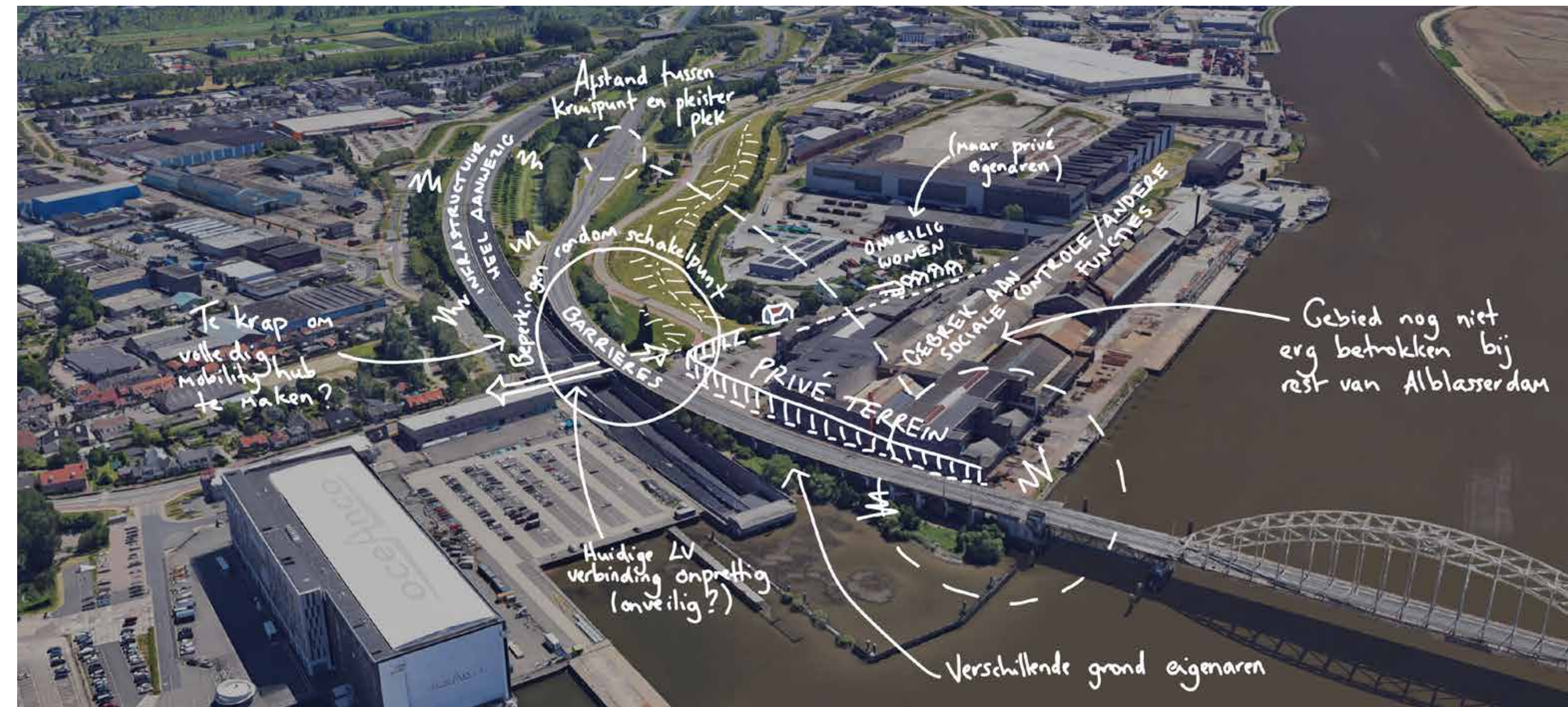


Beperkende factoren zoals dijkbeschermingszone, hoogte verschillen, kabel- en leidingentracés, milieuaspecten (vanuit industrie, maar ook vervoer over wegen)

UITDAGINGEN & OPGAVEN

De grootste uitdaging van het gebied is dat het zoveel mogelijk toegankelijk en openbaar wordt. Door de infrastructuur en de aanwezige bedrijven kenmerkt het gebied zich door hekken en muren en ondoordringbare gebouwen en gebieden. Dit speelt voornamelijk aan de randen van het gebied, waardoor het gebied nu als zeer geïsoleerd wordt ervaren en het wordt daarmee ook weinig

gebruikt. Het grootste gedeelte van de dag is er bijna niemand te bekennen. Het gebied zelf moet aantrekkelijker worden, maar het is nog belangrijker dat de verbindingen ernaartoe goed en aantrekkelijk zijn. Dit geldt dan voornamelijk voor fietsers en voetgangers, want de auto wordt al goed genoeg bediend.





02

GEBIEDSVISIE

POORT AAN DE NOORD

De Poort aan de Noord is niet geschikt voor woningbouw of andere bouwontwikkelingen, zoals kantoren of voorzieningen. De ligging tussen industrie en centrum, gekoppeld aan een snelweg en een provinciale weg maakt het gebied uitermate geschikt voor mobiliteitsvoorzieningen.

INITIATIEVEN VERZAMELD

Op veel initiatieven is in het verleden al gestudeerd. Er zijn tekeningen en uitwerkingen gemaakt. Deze tekeningen hebben we bij elkaar gevoegd en daarmee ontstaat een goed overzicht van de optelsom van de initiatieven en wat dat voor het gebied kan betekenen. Alhoewel er meerdere relaties tussen de initiatieven liggen, zijn ze voor het grootste deel als losstaande projecten uitgewerkt en ontbreekt de synergie. De entrees van de 2 transferia zijn niet gekoppeld, het

busstation en de Mobility Hub liggen ver verwijderd van de transferia en de truckparking ligt daar weer volledig apart van. Als de projecten op deze manier worden ontwikkeld zal een groot deel van het gebied worden versteend en zullen de afstanden tussen de onderdelen zo groot worden ze geen goede relatie met elkaar hebben. Een onaantrekkelijk gebied dat sub optimaal zal functioneren.



INITIATIEVEN VERZAMELD

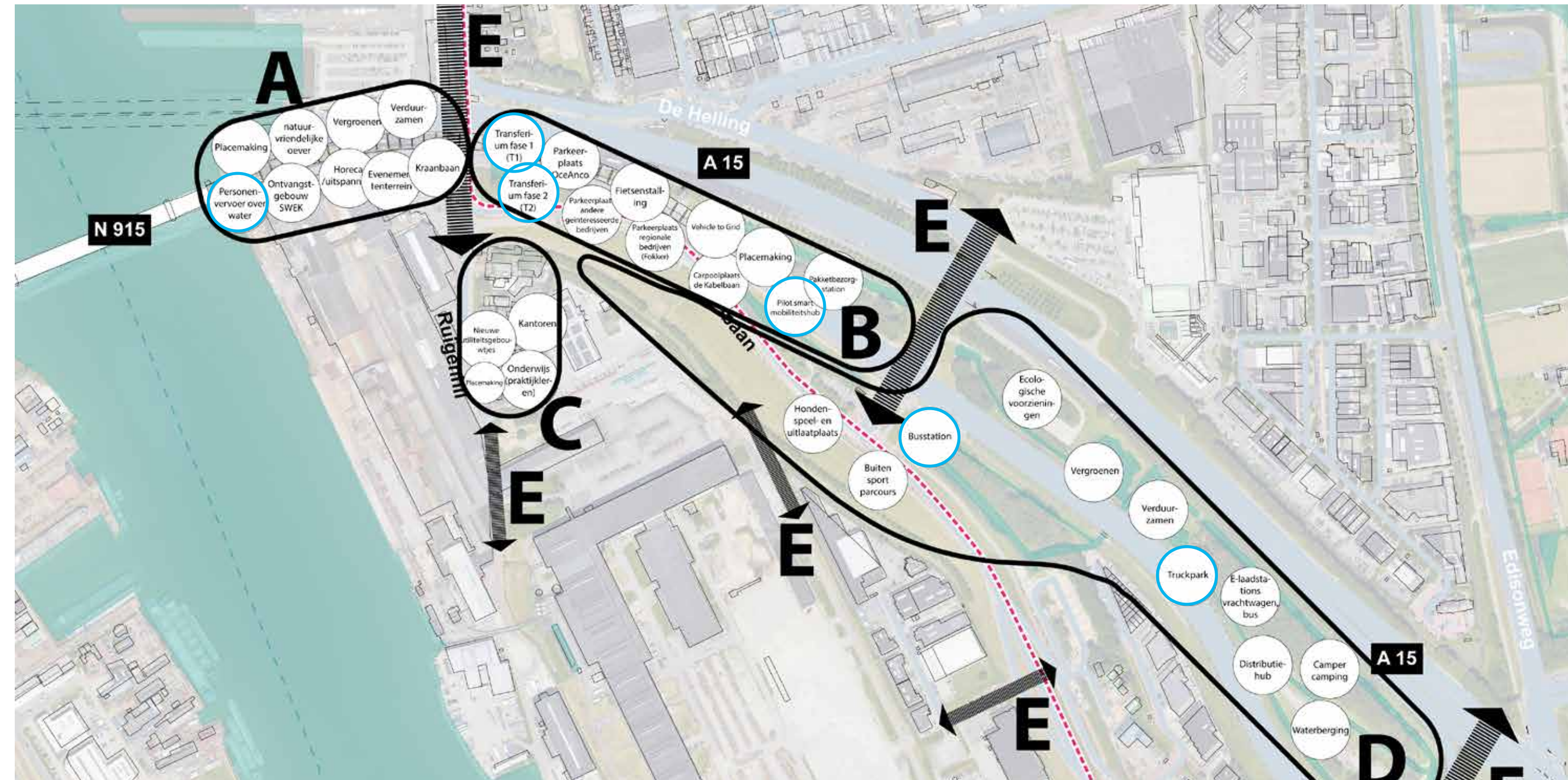
De belangrijkste programma-onderdelen zijn:

- de transferia (I en II)
- het busstation (voor zowel OV, doelgroepenvervoer als busjes naar Kinderdijk en de bedrijven),
- de Mobility Hub (carpool met aanvullende voorzieningen voor onder andere deelfietsen)
- aanlegplek waterbus

• truckparking

Er zijn ook nog vele wenselijke aanvullende programma-onderdelen, zoals oplaadstation voor bussen/vrachtwagen, buitensportparcours, ontvangstgebouw SWEK etc etc. Ook spelen beleidswensen voor onder andere vergroenen, verduurzamen. In eerste instantie moet voor de belangrijkste programma-onderdelen de juiste plek gekozen worden, waarbij deze goed met

elkaar moeten kunnen interacteren. Dan kunnen de aanvullende wensen eraan gekoppeld worden en kan de integrale beleidswens worden ingevuld. Dat vergt een integrale aanpak ten opzichte van de huidige projectmatige aanpak. Voordat de integrale aanpak kan worden ingevuld, is het noodzakelijk de onderlinge relaties tussen de programma-onderdelen beter in beeld te brengen.

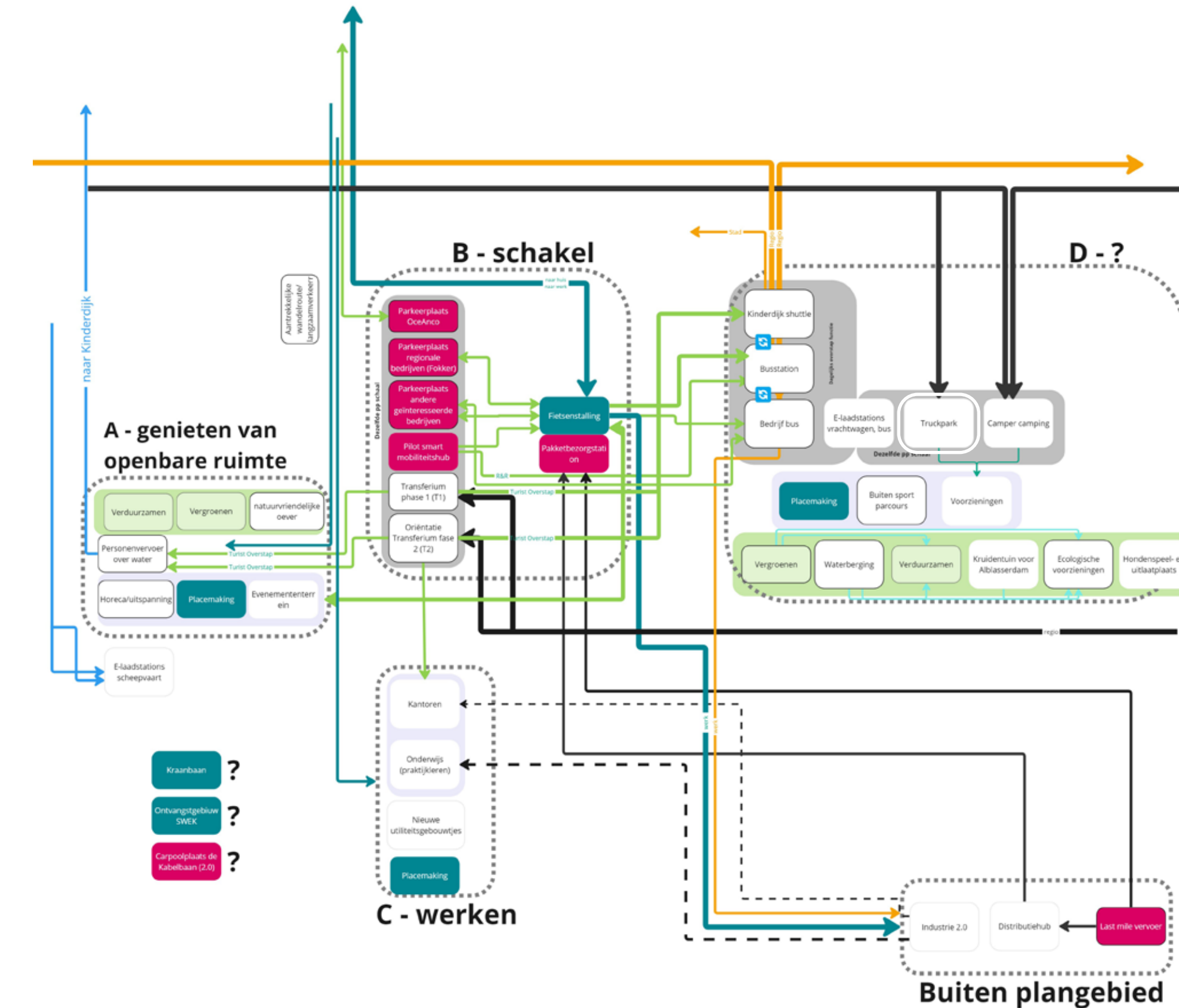


RELATIES

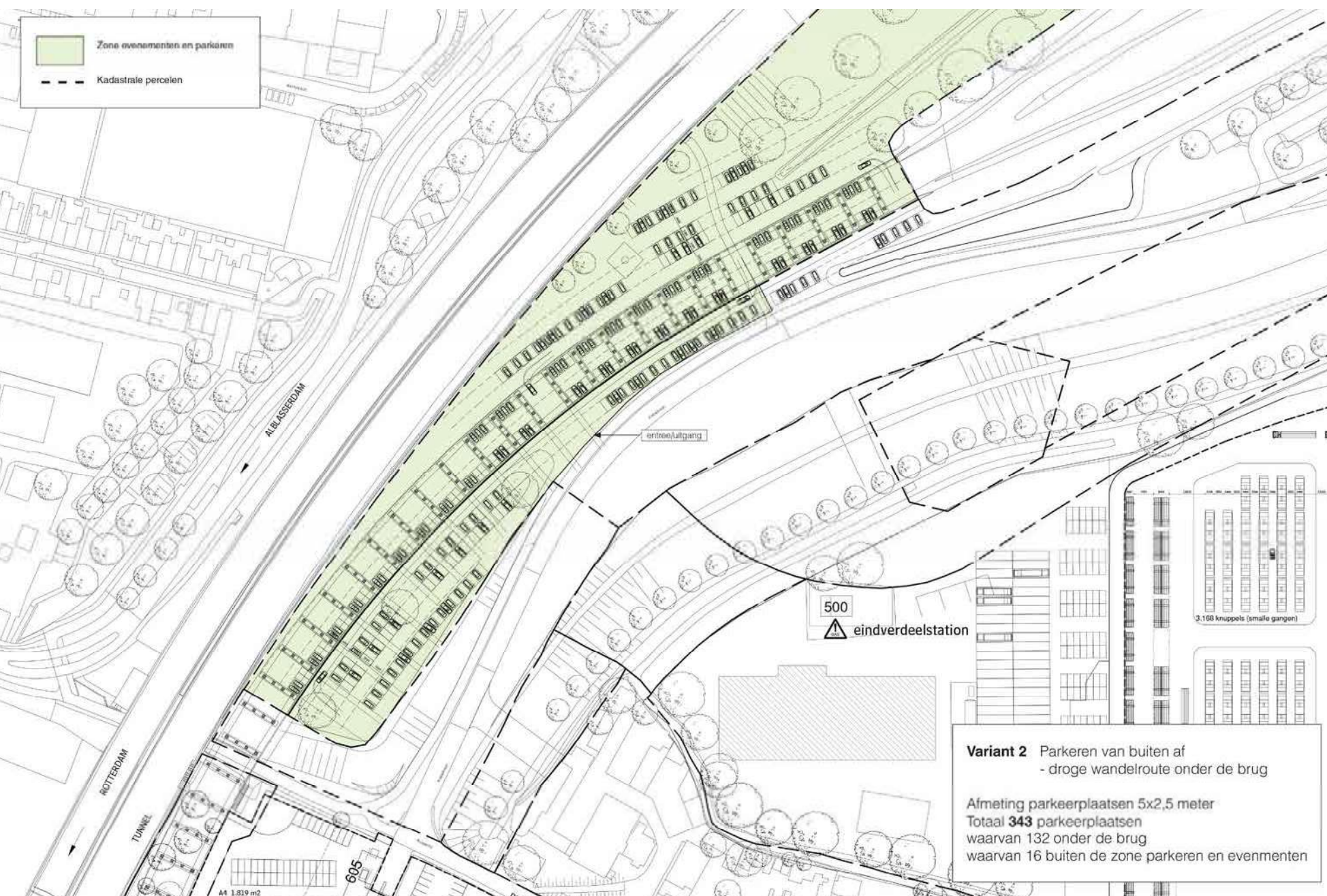
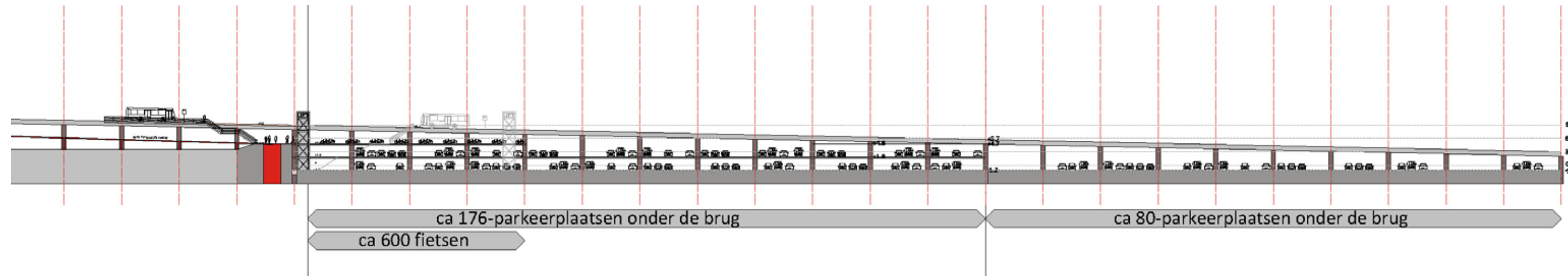
Voordat een ontwerp gemaakt kan worden voor het gebied, zal bekeken moeten worden wat de relaties zijn tussen de verschillende programma-onderdelen. Op deze bladzijde is te zien wat de relaties tussen de programma-onderdelen zijn en hoe die relaties plaatsvinden. In het groen zijn de voetgangersrelaties te zien, deze zijn het meest voorkomend en het belangrijkste. Iedereen die van dit gebied gebruik gaat maken zal op een gegeven moment voetganger zijn. Of je nu uit de auto naar de fiets wilt of op het busje naar Kinderdijk gaat, de overstap gebeurt te voet. Als je uit je vrachtwagen naar de wc wilt of een broodje wilt eten, ben je even voetganger. Als we willen dat dit gebied goed gaat functioneren zal je de voetganger optimaal moeten bedienen. Hiervoor zijn eigenlijk maar 2 voor de hand liggende, maar essentiële randvoorwaarden:

- Loopafstanden moeten kort zijn en liefst geen oversteken hebben
- De omgeving moet aantrekkelijk zijn, niet alleen om te lopen, maar ook om te wachten op je aansluitende vervoer.

Bijna alle programma-onderdelen hebben een sterke relatie met elkaar. De transferia, het busstation, de mobility hub met deelfietsen, de halte voor de busjes naar Kinderdijk hebben nauwe relaties. Alleen de truckparking heeft weinig relatie met de overige programma-onderdelen, maar heeft wel een nauwe relatie met de A15 en N915. De truckparking kan dus wel als een los project worden beschouwd.



PARKEREN ONDER DE BRUG



In de eerste fase zal het transferium onder en naast de brug gerealiseerd worden. Om ruim 350 parkeerplaatsen te realiseren is een groot gebied nodig met een lengte van bijna 500 meter, omdat het terrein smal en langgerekt is. Zelfs als de voetgangsuitgang in het midden ligt, is de maximale loopafstand 250 meter en dat is veel. Het ligt dus voor de hand om het transferium in de 2e fase in meerdere lagen uit te voeren, zodat loopafstanden verkort kunnen worden en er een efficiëntere parkeeroplossing ontstaat. Onder de brug is voldoende ruimte om in meerdere lagen te parkeren, waarvan gebruik gemaakt kan worden.

DE VOETGANGER CENTRAAL

In het vorige hoofdstuk (relaties) is al beschreven dat het goed functioneren van een Mobility Hub voor een groot deel afhankelijk is van de aantrekkelijkheid voor de voetganger. Iedereen die gebruik maakt van de Hub is op een gegeven moment voetganger en aantrekkelijkheid voor de voetganger is de grootste uitdaging in dit grote en op dit moment onaantrekkelijke gebied, waar wegen dominant zijn en er weinig plek is voor beschutting.

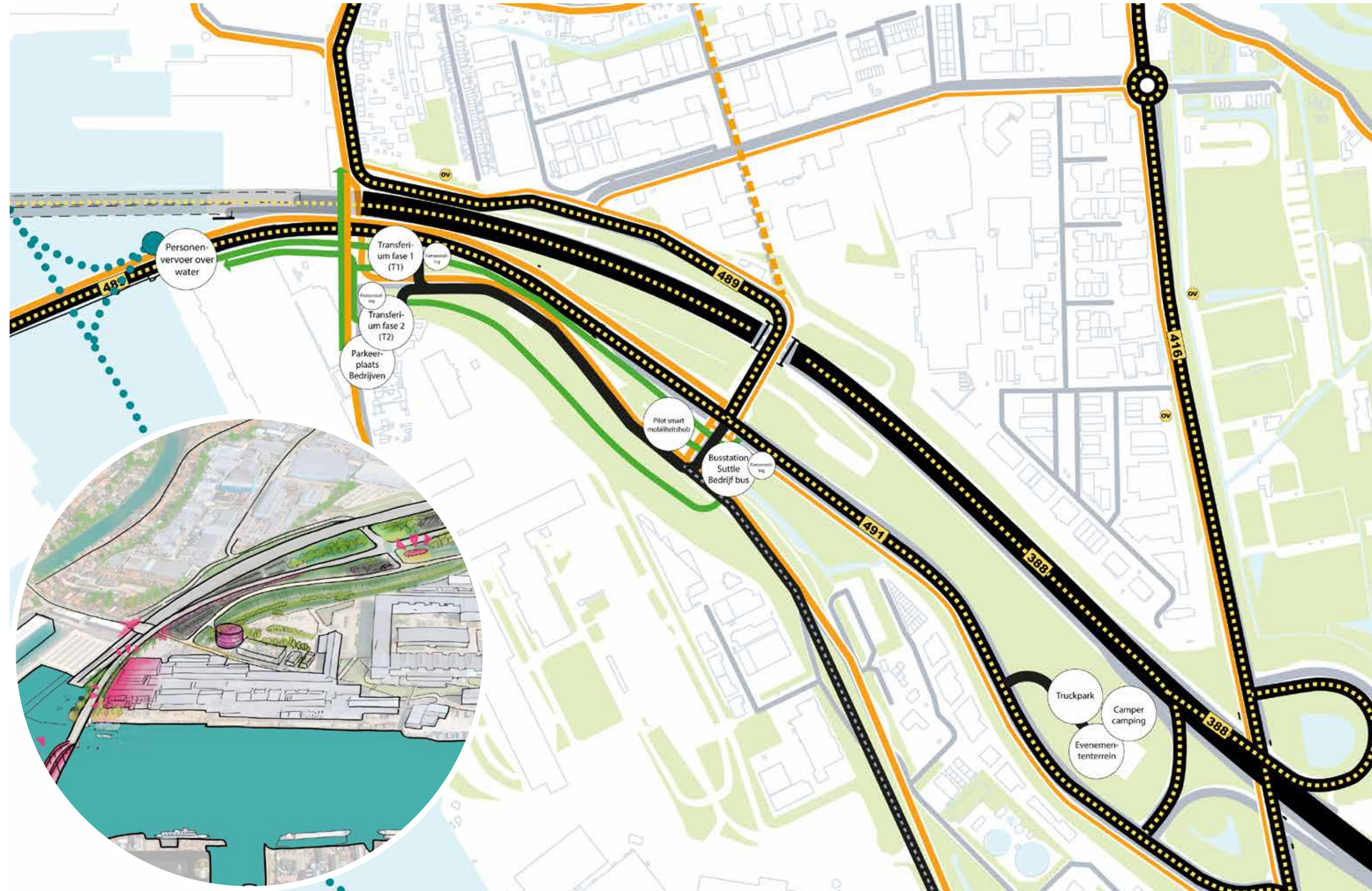
Loopafstanden moeten kort zijn en liefst geen oversteken hebben

Voor een automobilist die zijn auto parkeert en een overstap maakt naar een ander vervoer is een loopafstand van zo'n 250m echt maximaal, maar voor een goed comfort is dat liever zo'n 150m, zeker als er ook mensen bij zijn die niet goed ter been zijn of die met kleine kinderen komen. Niet alleen de afstand is van belang, want als er een drukke en onoverzichtelijke verkeersweg moet worden overgestoken zal dat voor veel voetgangers een grote barrière zijn. Het is niet alleen verkeersonveilig, maar het kan ook tot wachttijden leiden en dat is zeker bij slecht weer erg onaantrekkelijk. Automobilisten zullen dan proberen dichterbij hun bestemming te komen en de overstap willen vermijden.

De omgeving moet aantrekkelijk zijn, niet alleen om te lopen, maar ook om te wachten op je aansluitende vervoer.

Voor voetgangers is een aantrekkelijk omgeving essentieel. Uit veel onderzoek blijkt dat loopafstanden korter lijken in een aantrekkelijke omgeving. Ook wachten in een aantrekkelijke omgeving wordt minder als hinder ervaren. Voor aantrekkelijk wachten zijn goede voorzieningen nodig tegen weer en wind, maar het is ook belangrijk dat de directe omgeving er aantrekkelijk uitziet. Langs een drukke weg wachten is minder aantrekkelijk dan aan een plein met bomen en terrasjes om maar iets te noemen.

Functie	(Maximale) acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Winkelen	300 meter vanaf p (CROW 2004); 400 meter (WCC 2011); 1000 meter (Carley en Donaldsons 1996 in TIHT 2000)
Werken	500 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (WCC 2011)
Ontspanning	300 meter vanaf p (CROW 2004)
Gezondheidszorg	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Onderwijs	300 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (KPVV 2013)
Eten en drinken	250 meter (Moudon et al. 2006)
Supermarkt	450 meter (Moudon et al. 2006); 15 minuten (Damen 2000) = circa 1200 m
Halte lokale bus	350 meter (CROW 2004); 250 (Pettinga 1985); 5 minuten (van der Blij et al. 2010) = circa 400 meter
Halte stadstram/interlokale bus	450 meter (CROW 2004)
Halte sneltram/metro	700 meter (CROW 2004)
Treinstation	1000 meter (CROW 2004); 10 minuten (Damen 2000) = circa 800 meter; 1,3 - 2,2 km (Keijer en Rietveld 2000); 12 minuten = circa 1000 m (RWS 2004-2009); 760 m (ITF 2012 zie ook figuur 9)
Brievenbus	500 meter (BARP 2009)
Parkeerautomaat	200 tot 250 meter*
Elektrische laadpaal	250 à 300 meter*
Afvalcontainer	125 meter*
Fietsparkeerplaats	100 meter (Verkeersnet 2015)



OPTIE 1

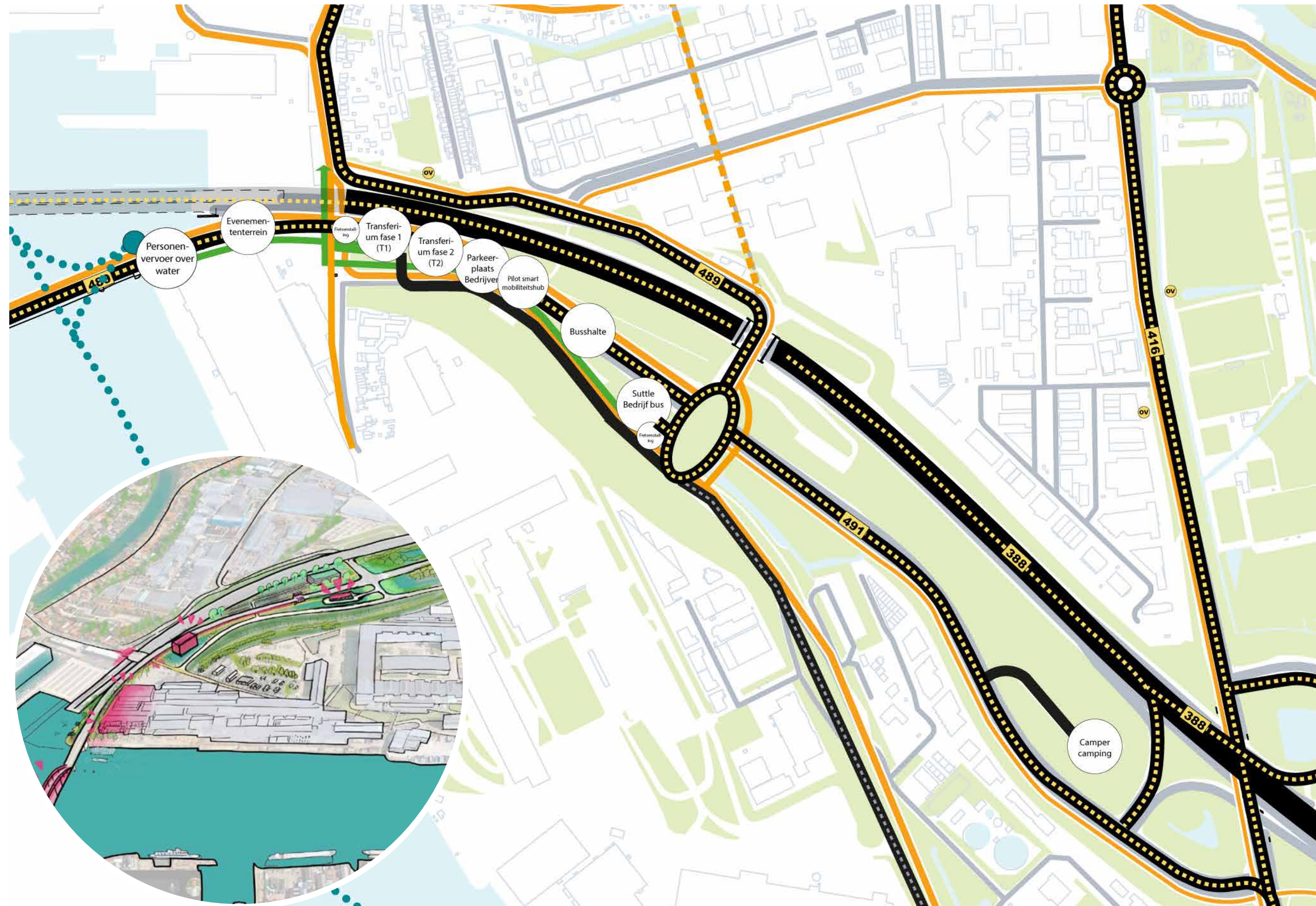


In deze optie zijn er 3 plekken waar de voorzieningen zich concentreren en een goede relatie met elkaar kunnen aangaan. De truckparking ligt apart en zo direct mogelijk bereikbaar van A15 en N915. Aan de truckparking kan eventueel nog een Camperparking gekoppeld worden en het terrein zou dubbel gebruikt kunnen worden voor evenementen.

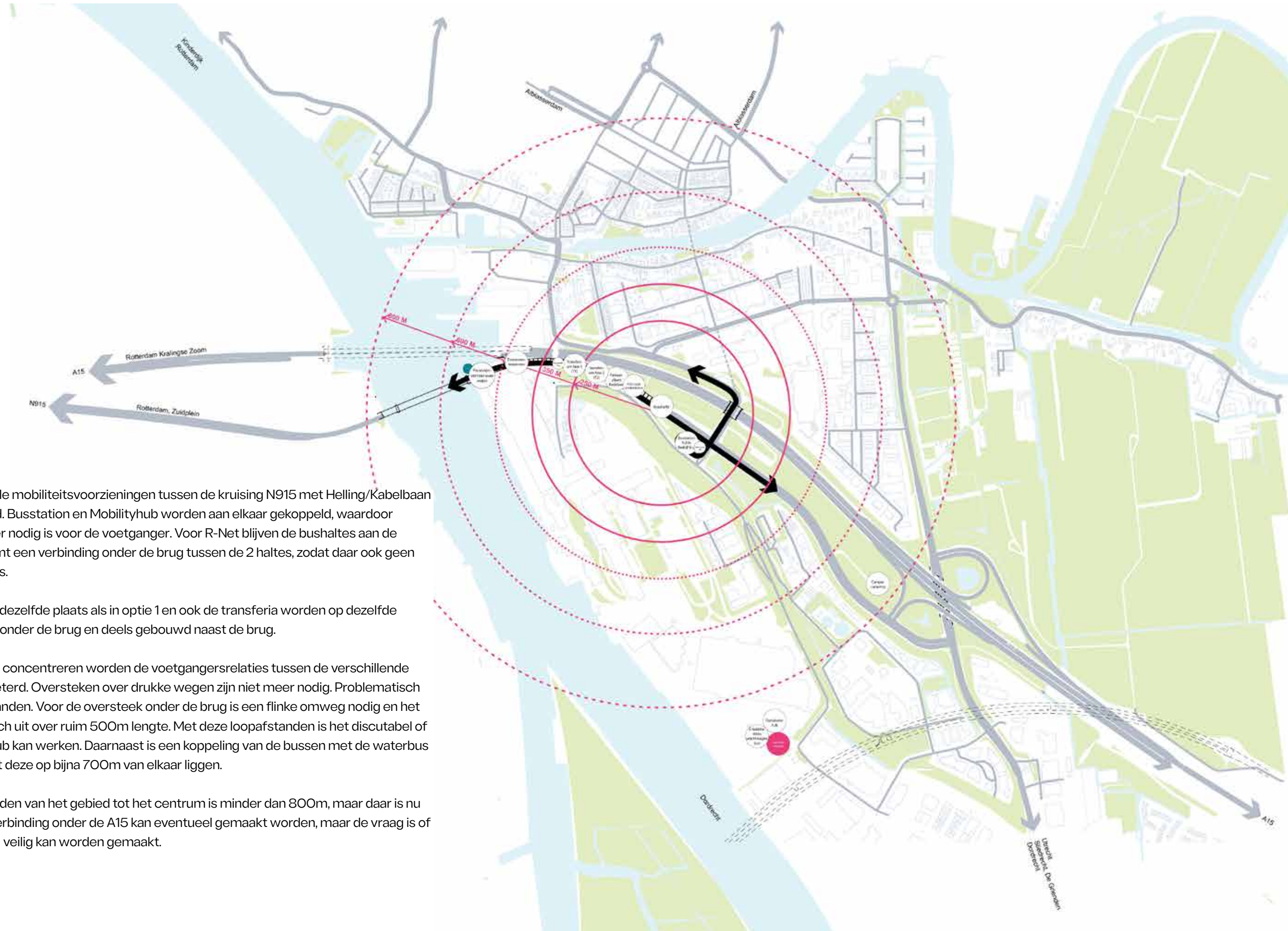
Rondom de kruising van de N915 met Helling/Kabelbaan kan aan de ene kant het busstation worden gesitueerd en aan de andere kant de Mobility Hub, zodat er een overstap tussen auto, bus en fiets kan ontstaan, alhoewel daarvoor wel een weg moet worden overgestoken. De afstand van dit gebied tot aan het centrum van Alblasersdam is meer dan 800m en hiervoor zal een nieuwe verbinding gemaakt moeten worden over het bedrijventerrein Vinkenwaard en met een brug over de Alblas. Deze verbinding kan goed als fietsverbinding werken, maar niet als voetgangersverbinding.

Waar de Kabelbaan eindigt op Ruigenhil kunnen de 2 transferia aan elkaar gekoppeld worden, waarbij we uitgaan van een gebouwde parkeervoorziening gekoppeld aan parkeren in meerdere lagen onder de brug. Bij de voetgangsuitgang van de transferia zal een halte moeten komen voor busjes naar Kinderdijk en de bedrijven. Deze transferia kunnen in de toekomst via een voetgangersverbinding onder de brug gekoppeld worden aan een halte van de waterbus. De afstand van de brug tot aan het centrum is ongeveer 600 meter, wat aantrekkelijk maakt voor fietsers en voor voetgangers die goed ter been zijn.

In deze optie kan er moeilijk gesproken worden van een goede voetgangersrelatie tussen Busstation/Mobility Hub aan de ene kant en de Transferia/Busjes/Waterbus aan de andere kant.



OPTIE 2

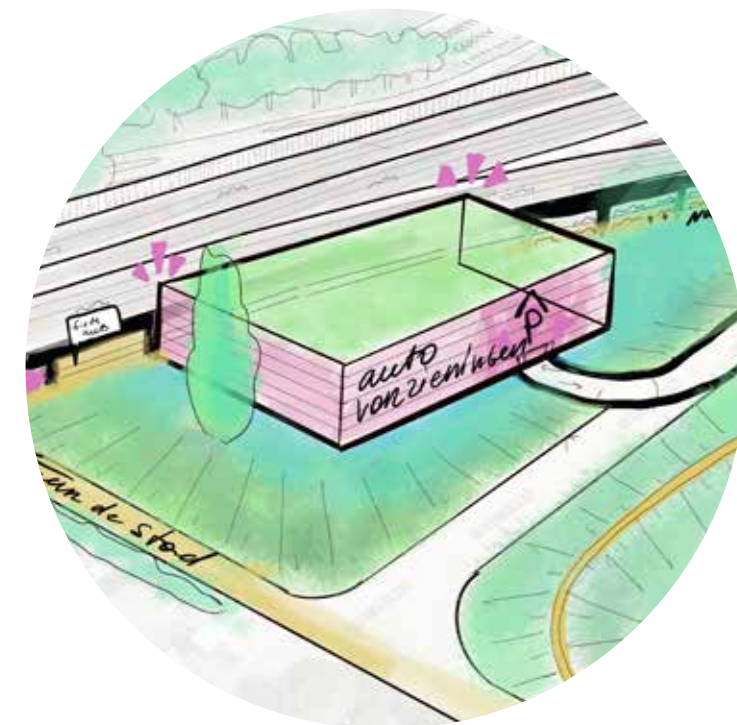
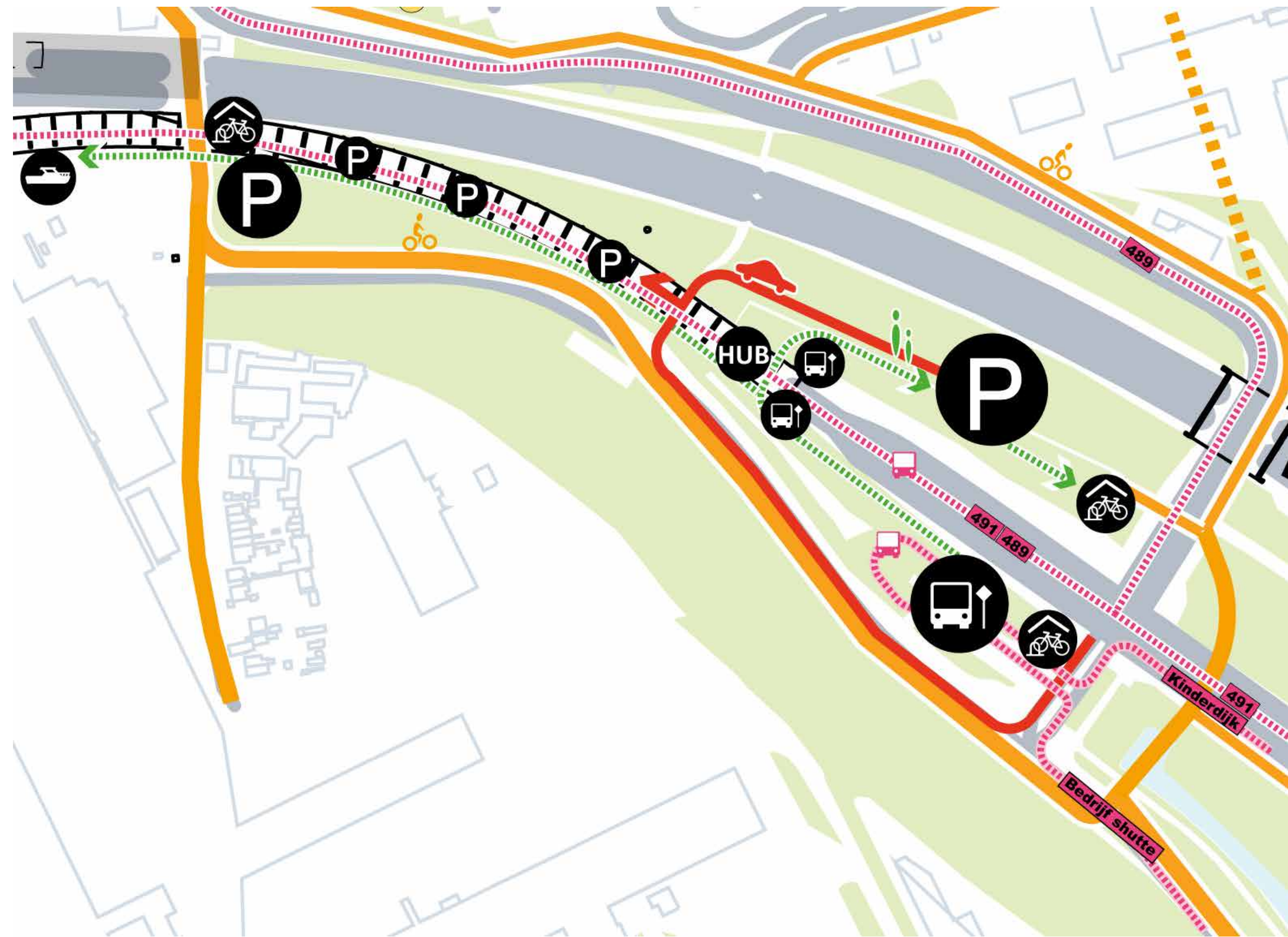


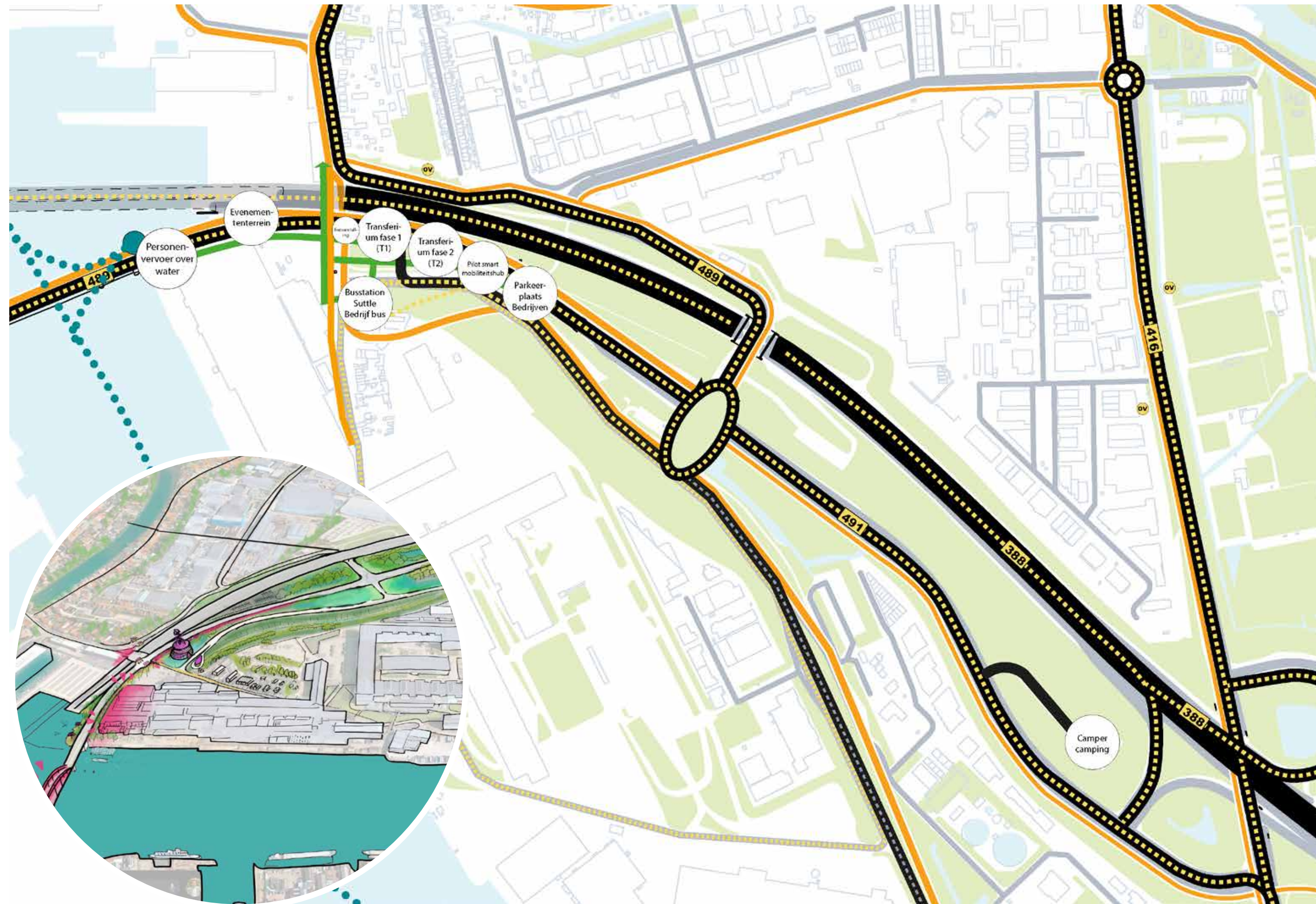
In deze optie worden alle mobiliteitsvoorzieningen tussen de kruising N915 met Helling/Kabelbaan en Ruigenhil gesitueerd. Busstation en Mobilityhub worden aan elkaar gekoppeld, waardoor er geen oversteek meer nodig is voor de voetganger. Voor R-Net blijven de bushaltes aan de N915 bestaan en er komt een verbinding onder de brug tussen de 2 haltes, zodat daar ook geen oversteek meer nodig is.

De truckparking ligt op dezelfde plaats als in optie 1 en ook de transferia worden op dezelfde manier opgelost, deels onder de brug en deels gebouwd naast de brug.

Door alles in 1 gebied te concentreren worden de voetgangersrelaties tussen de verschillende onderdelen sterk verbeterd. Oversteken over drukke wegen zijn niet meer nodig. Problematisch blijven wel de loopafstanden. Voor de oversteek onder de brug is een flinke omweg nodig en het gehele gebied strekt zich uit over ruim 500m lengte. Met deze loopafstanden is het discutabel of het wel als 1 Mobility Hub kan werken. Daarnaast is een koppeling van de bussen met de waterbus slecht te maken, omdat deze op bijna 700m van elkaar liggen.

De afstand van het midden van het gebied tot het centrum is minder dan 800m, maar daar is nu geen verbinding. Een verbinding onder de A15 kan eventueel gemaakt worden, maar de vraag is of deze verbinding sociaal veilig kan worden gemaakt.



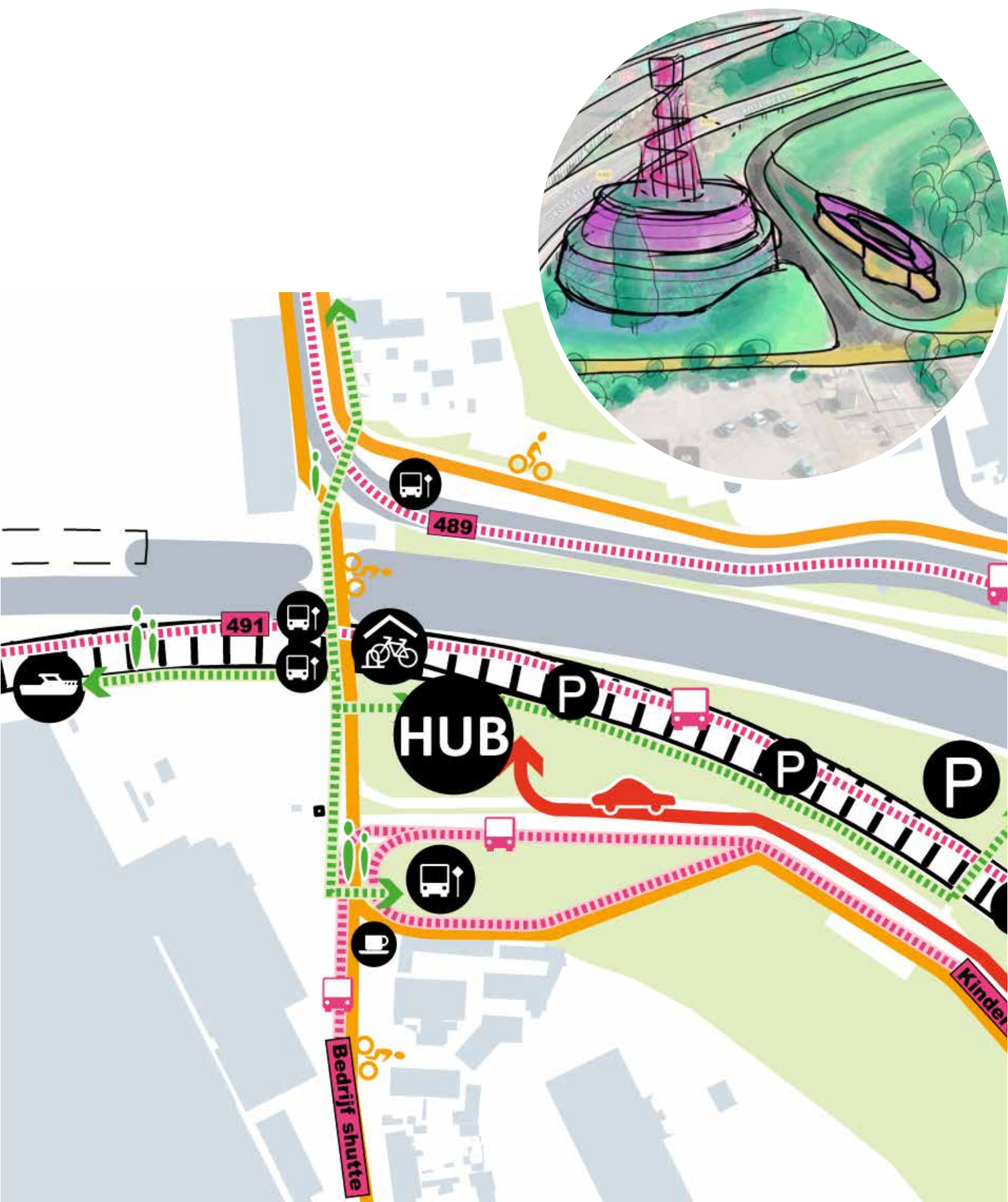


OPTIE 3. VOORKEURS-VARIANT



In deze optie worden alle mobiliteitsvoorzieningen zo dicht mogelijk tegen Ruigenhil aangelegd. Alleen de truckparking bevindt zich op dezelfde plaats als in de andere opties. Het busstation wordt tegenover de voetgangersingang van de transferia gesitueerd, waardoor loopafstanden kort zijn. Onder de brug kan een voorziening voor deelfietsen worden gemaakt, direct gekoppeld aan de transferia. Deze compacte oplossing zorgt er niet alleen voor dat loopafstanden kort zijn, maar ook dat er geen oversteken over drukke wegen noodzakelijk zijn. Ruigenhil is ook aantrekkelijker als gebied om te wachten, vanwege de kleinere schaal en geringe invloed van het doorgaand autoverkeer. Het belangrijkste nadeel van deze oplossing is dat de bussen van de N915 naar het busstation moeten rijden en weer terug, waardoor een langere route ontstaat. Het alternatief hiervoor is dat de bussen halteren op de brug. Via trappen kunnen de bushaltes vanaf Ruigenhil worden bereikt, zoals nu ook de brug bereikbaar is. Als de liften van de parkeergarage kunnen worden doorgezet naar het niveau van de brug, ontstaat er zelfs een directe koppeling voor de voetganger, zelfs als deze niet goed ter been is.

Er ontstaat een compact knooppunt waar alle modaliteiten bij elkaar komen, een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van een Mobility Hub. De afstand van de deze Mobility Hub tot het centrum is zo'n 600m, wat de Hub zelfs geschikt maakt voor voetgangers die in het centrum willen zijn. Het kan een nieuwe voorkant voor Alblasdendam worden, zoals in veel steden een treinstation dat is. Het heeft bijna alle modaliteiten dat een goed treinstation ook heeft, behalve een halte voor een trein. Dit is ook de enige optie die een goede verbinding met een nieuwe halte van de watertaxi onder de brug kan garanderen. Daarom is dit de voorkeursvariant.



OVERZICHT

Optie 1

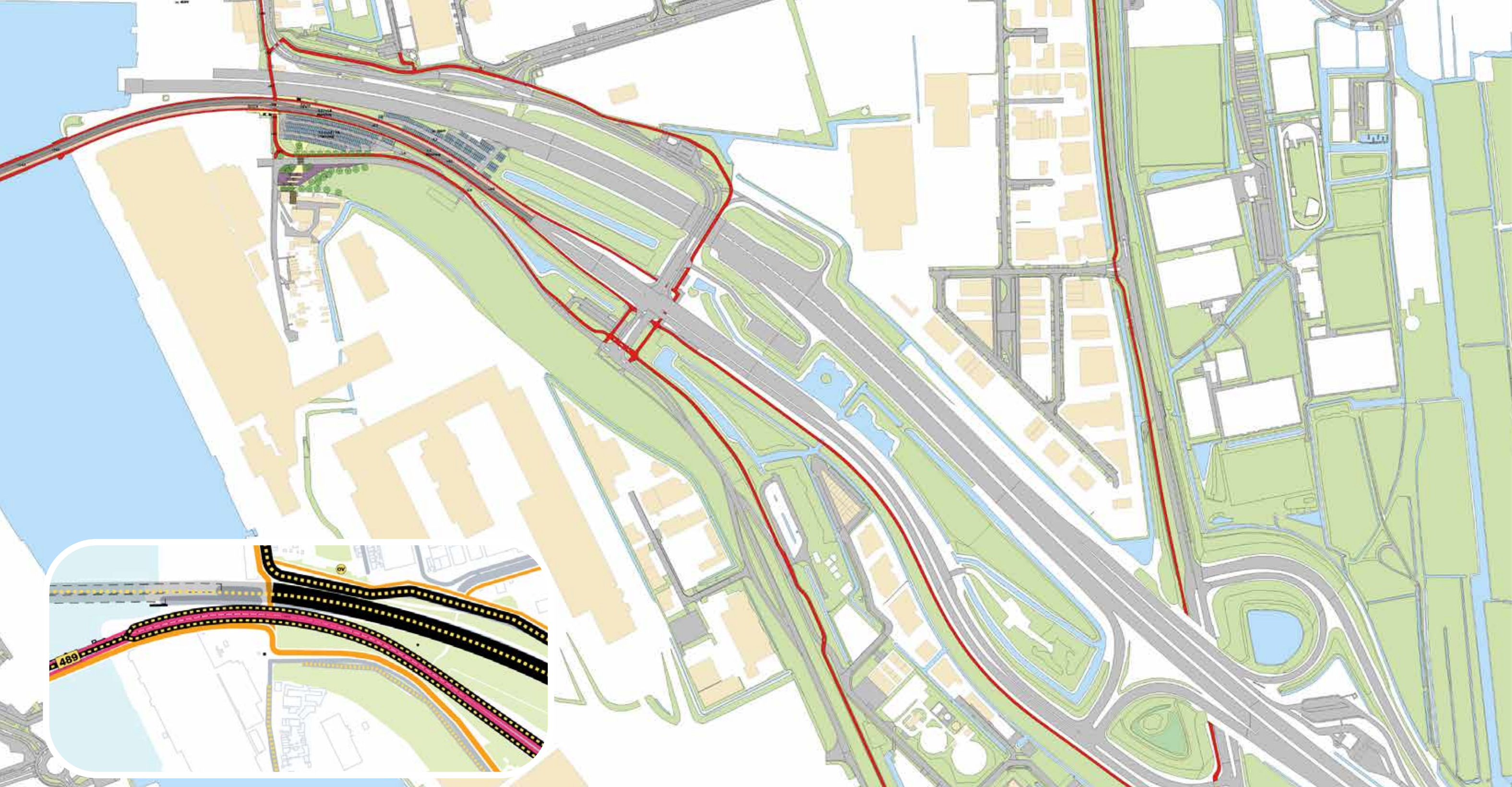


Optie 2



Optie 3





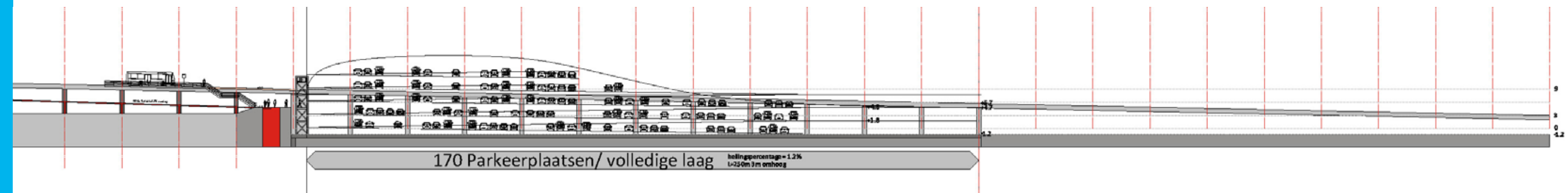
VOORKEURSVARIANT UITGEWERKT

Voor de verschillende opties zijn we in eerste instantie uitgegaan van de afmetingen en vorm die voortkomt uit eerdere studies. Daarin zat een onder andere een rond gebouw voor het transferium II. Ook hebben we de logistieke verbindingen alleen in lijnen aangegeven in het platte vlak. In dit hoofdstuk werken we de voorkeursvariant een slag beter uit door de programma-onderdelen in de maat te zetten en ook in de 3e dimensie te bekijken. Hierdoor kunnen we onder andere aangeven hoeveel parkeerplaatsen er voor auto's en fietsers kunnen komen of er ruimte voldoende is voor de verschillende noodzakelijke verbindingen. Daarnaast laten we in schetsen zien of het er ook aantrekkelijk uit kan komen te zien. Deze verdere verdiepingsslag heeft weer tot verdere inzichten geleid.



03

UITWERKEN VOORKEURSVARIANT



UITWERKING VORKEURSARIANT

Dit is een uitwerking op basis van de voorkeursvariant. De basis is een rond gebouw voor het transferium II dat gekoppeld is aan parkeren onder de brug. Het blijkt dat dit niet de meest efficiënte oplossing is en dat het ruimtebeslag voor een goede ronde parkeergarage eigenlijk te groot is voor de locatie, waardoor wegen en fietsroutes moeten worden omgelegd en de waterkering in het gedrang komt.

Optie 0



VERDERE UITWERKING

In deze uitwerking zijn we van een andere vorm van gebouw voor het Transferium II uitgegaan. Parallel aan het parkeren onder de brug kunnen nog 2 parkeerstroken worden aangelegd, die aan het parkeren onder de brug gekoppeld kunnen worden. Doordat het een lang kavel is, kan de parkeergarage zonder hellingbanen worden uitgevoerd, omdat de parkeerplaatsen in een lichte helling worden gelegd. Zo is er onder de brug ruimte voor zo'n 250 parkeerplaatsen, kunnen er in 3 lagen parkeren naast de brug (en niet hoger dan de brug!) ongeveer 500 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, tussen de brug en de A15 kunnen nog eens ongeveer 150 parkeerplaatsen op maaiveld worden aangelegd. Dat maakt een totale capaciteit van ongeveer 900 parkeerplaatsen, terwijl het transferium II niet boven de brug uitkomt.

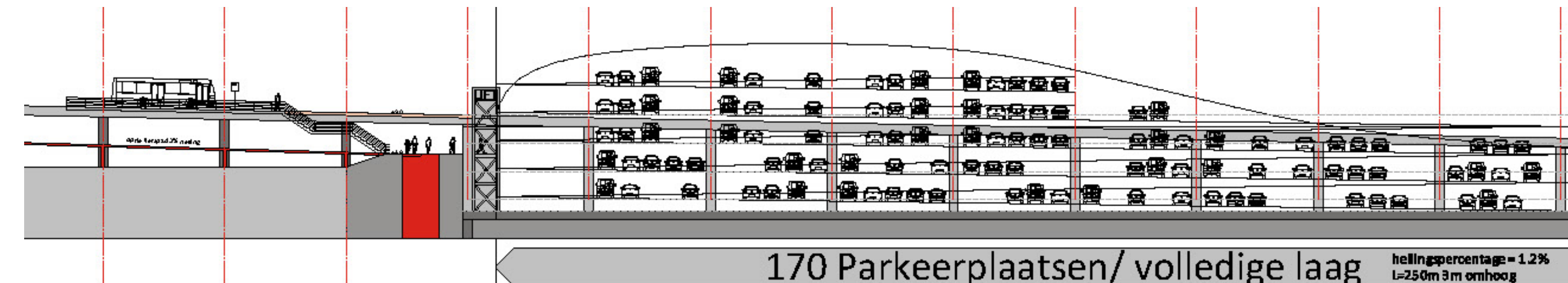
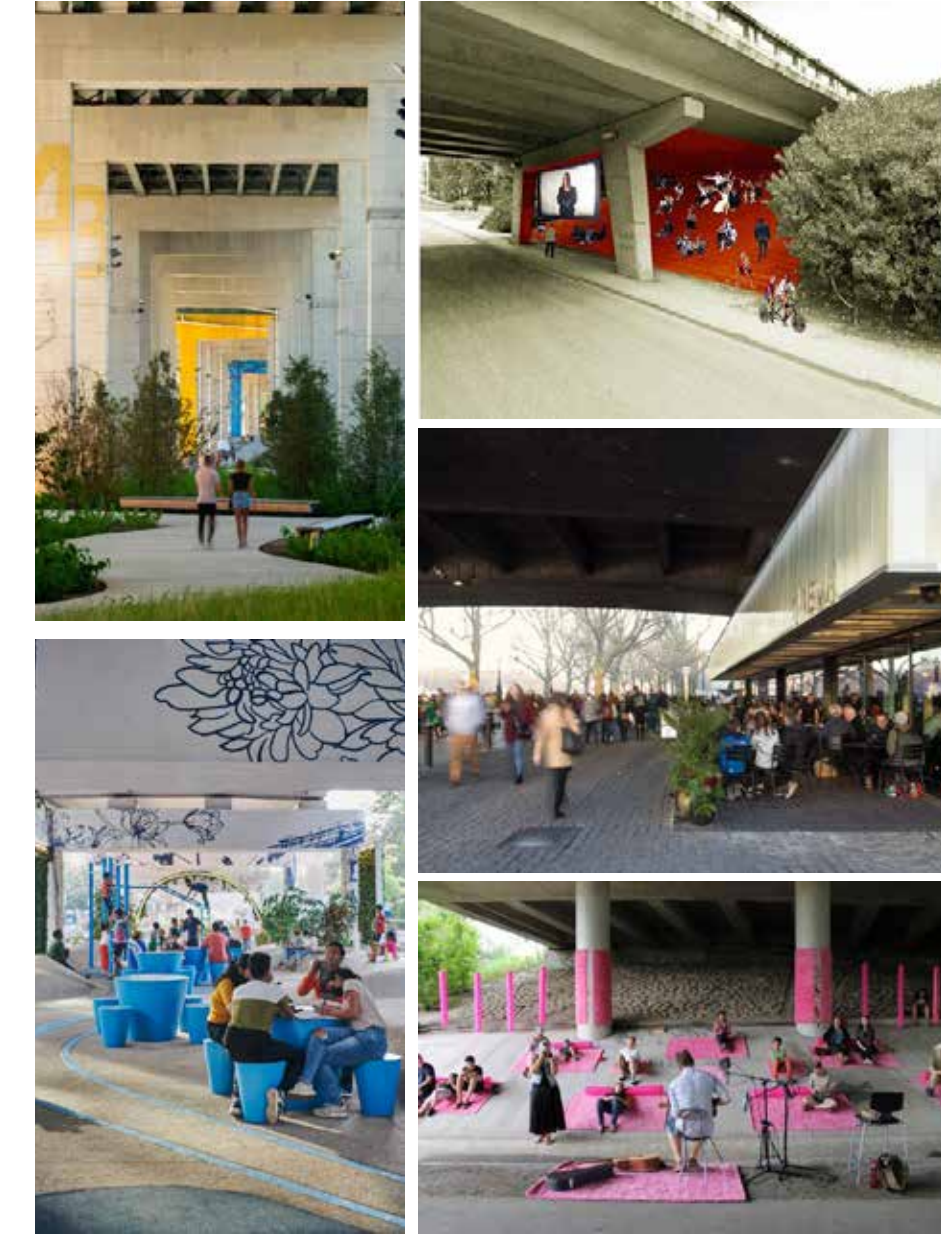
Er is dan ook nog ruimte voor 600 (deel)fietsen. Bushaltes zijn op de busbaan te realiseren, zodat de brug niet verbreed hoeft te worden voor de bussen, maar alleen voor de wachtruimte van de passagiers, wat een lichtere constructie is en makkelijk aan de brug kan worden gehangen. Er is zelfs ook nog ruimte om de F15 (fietsroute) in 2 richtingen langs de brug te leggen met een directe verbinding naar de Kabelbaan, zodat er geen drukke kruispunten hoeven worden overgestoken.

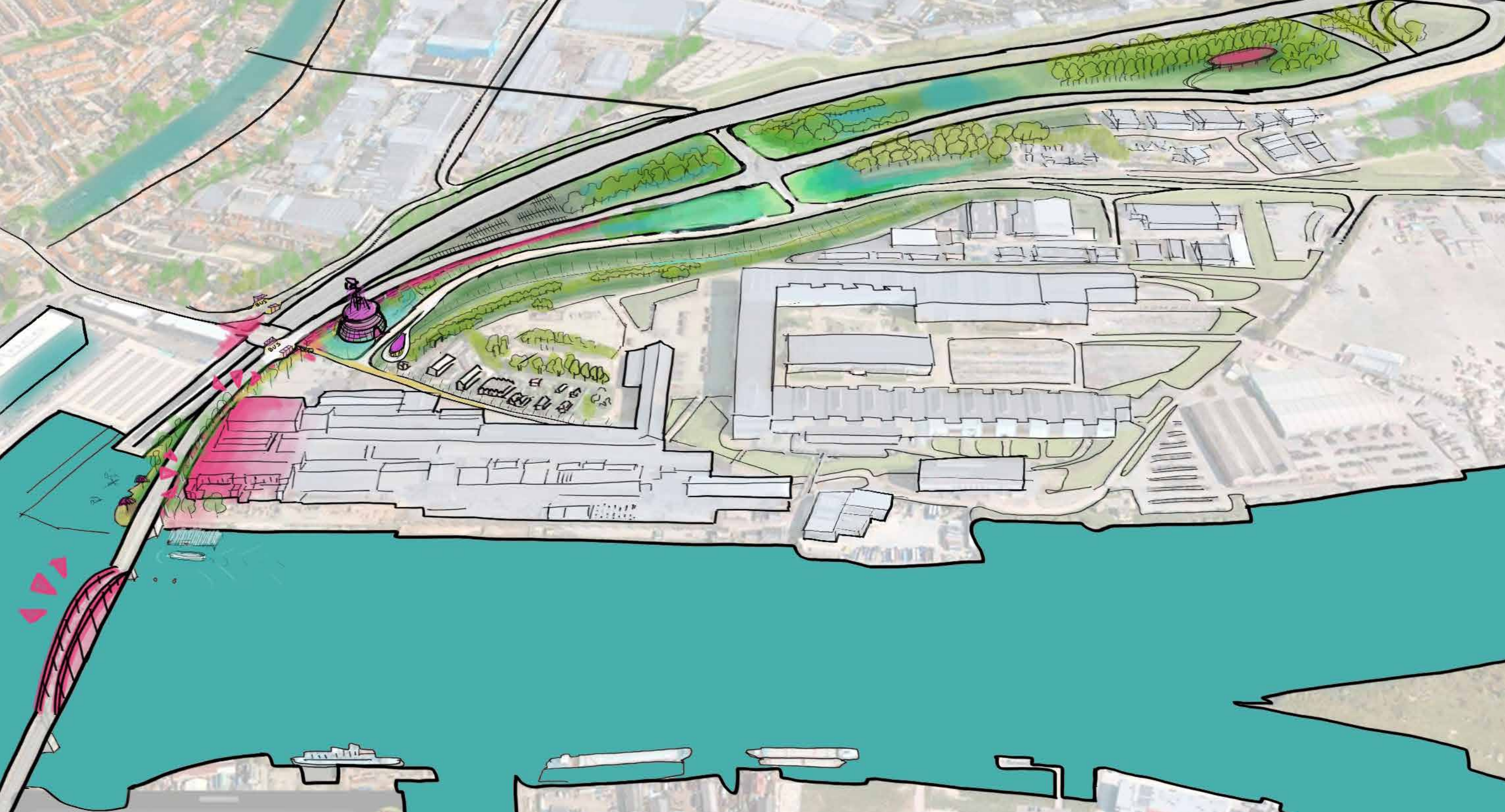
Uitwerking



DOORONTWIKKELEN

Als we het transferium zichtbaarder willen maken en een direct relatie met de brug (en de bushalte op de brug) willen geven, dan kunnen we de parkeergarage hoger maken en is de hoeveelheid parkeerplaatsen nog uit te breiden met 170 parkeerplaatsen per laag. De liften van de parkeergarage kunnen dan tot op de hoogte van de bushaltes komen, zodat deze ook makkelijk bereikbaar zijn voor mensen die slecht ter been zijn. Ook onder het busstation voor kleine busjes aan Ruigehil kunnen nog parkeerplaatsen gerealiseerd worden, zodat er uiteindelijk capaciteit kan komen voor zo'n 1500 parkeerplaatsen. De aan dit busstation grenzende (historische) woning kan worden ingezet voor het ontvangstdomein voor de Kinderdijk en/of voor horeca. Onder de brug, grenzend aan de fietsstalling, kan een fietsenmaker worden gehuisvest. Als de waterbushalte er komt, kan ook het gebied onder de brug richting de Noord aantrekkelijk worden gemaakt en daar kan een strandje aan komen. Dit kan zelfs gekoppeld worden aan de kade bij FN Steel, als dit noordelijke deel van het industrieterrein met zijn industriële monumenten voor een meer publieke functie kan worden gebruikt. De goede eerste basis van de voorkeursvariant heeft vele doorgroei mogelijkheden.





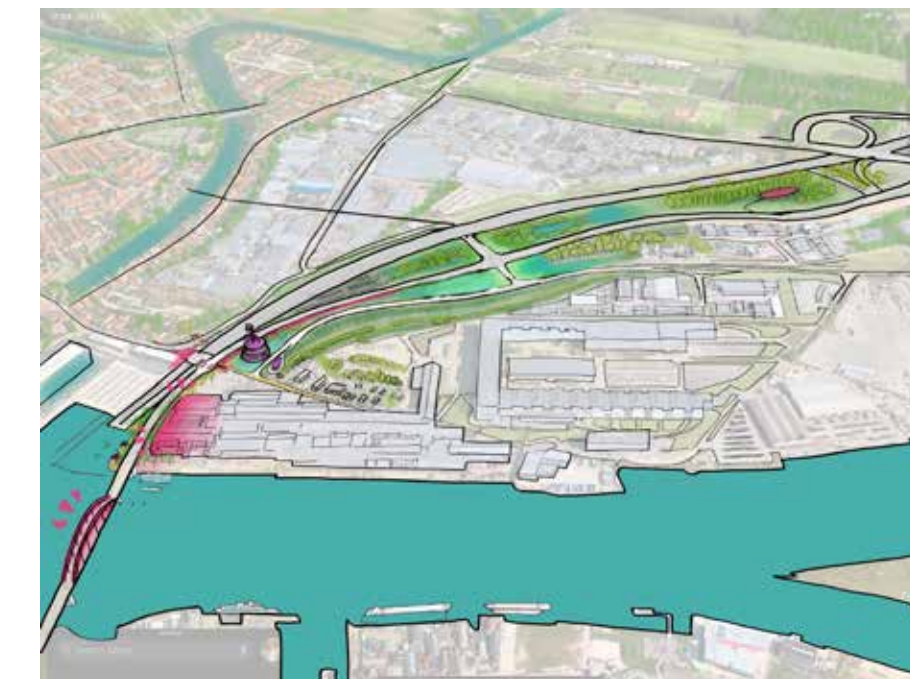
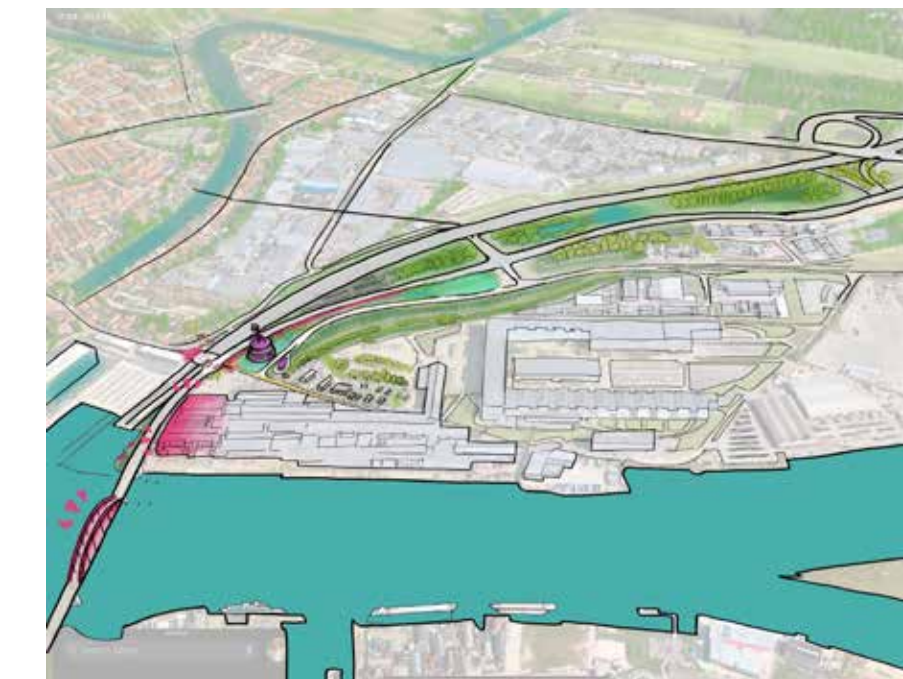
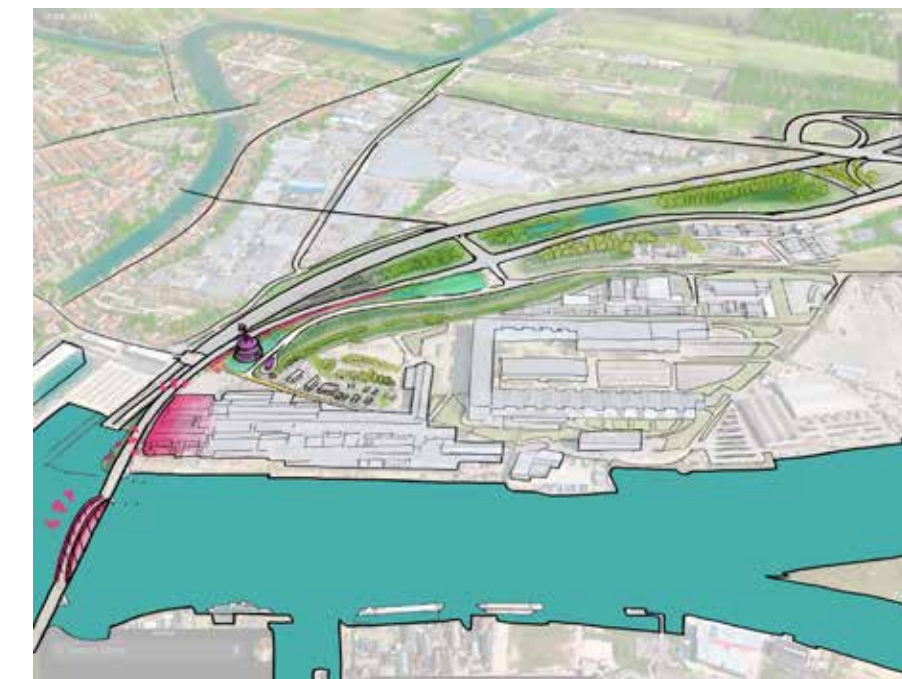
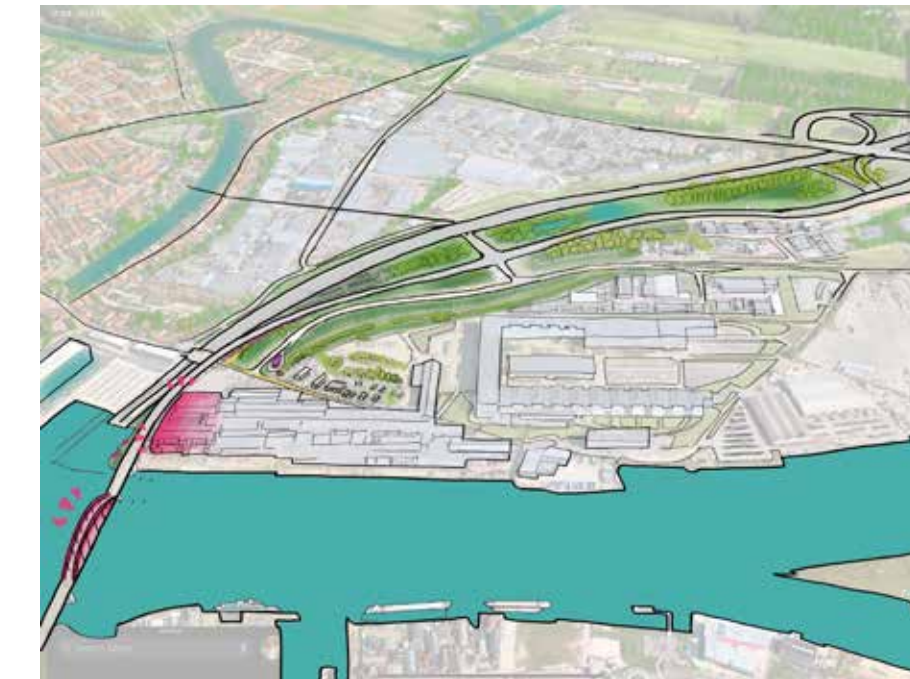
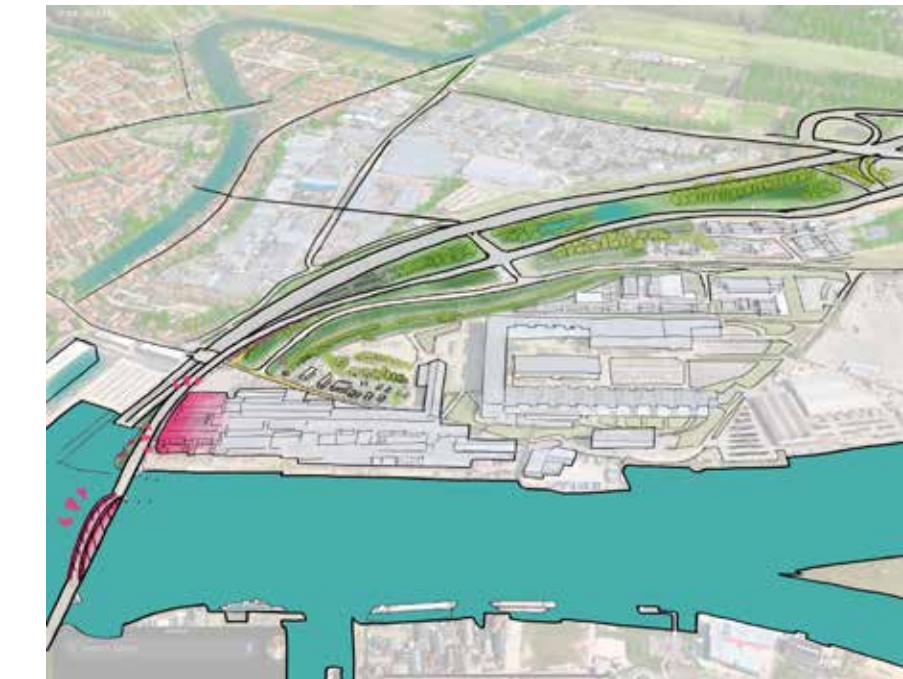
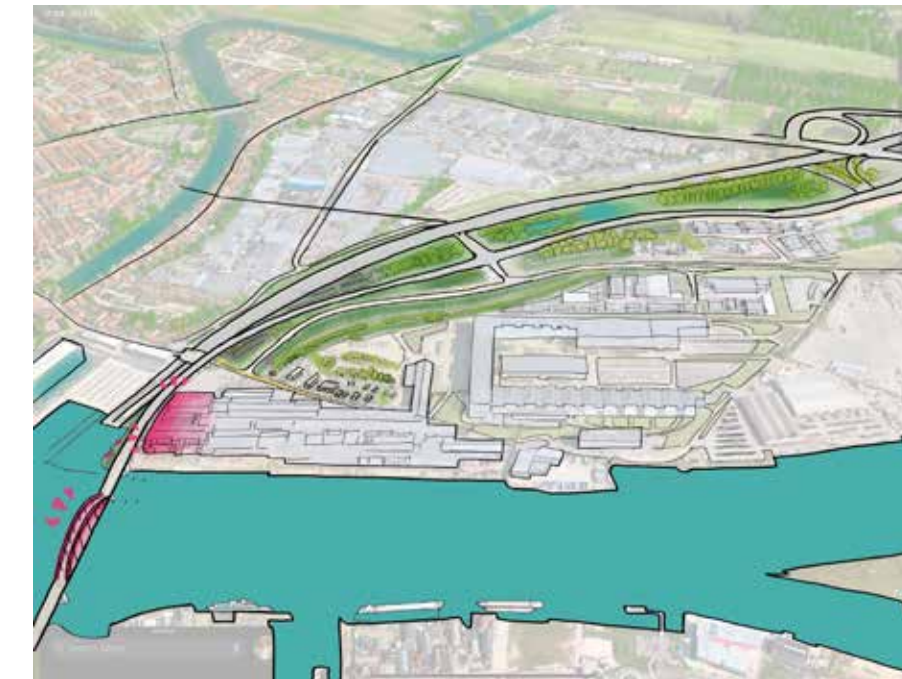
04

GELEIDELIJKE ONTWIKKELIN

GELEIDELIJKE ONTWIKKELIN

Alle programma-onderdelen (behalve de truckparking) hebben een grote relatie met elkaar en functioneren optimaal als ze gerealiseerd zijn en elkaar zijn gekoppeld. Dit betekent niet dat ze ook allemaal tegelijkertijd gerealiseerd moeten worden om het gebied tot ontwikkeling te brengen. Veel programma-onderdelen kunnen juist onafhankelijk van elkaar gerealiseerd worden, omdat ze fysiek niet aan elkaar zijn gekoppeld. Zie het als puzzelstukjes die onafhankelijk van elkaar en op een willekeurige volgorde uiteindelijk tot 1 groot plaatje leiden. Als de visie klaar is en gedragen wordt door gemeente en andere belanghebbenden kan er

meteen met de uitvoering van de delen gestart worden. De snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van het vrijkomen van budgetten en de capaciteit van de opdrachtgever. Sommige puzzelstukjes zijn belangrijker dan anderen en weer andere hebben meer relaties. Het is van belang dat er een goede afstemming komt in uitvoering en ontwerp, zodat het gebied gestaag tot leven gaat komen. Belangrijke randvoorwaarde is wel de aantrekkelijkheid van het gebied onder de brug, waar alle afzonderlijke programma-onderdelen een bijdrage aan zullen moeten leveren en dat het liefst als eerste wordt uitgevoerd.



Gemeente
Alblasserdam

