

MEMORANDUM

Aan : Commissie grondgebied / Raad
Van : Arjan Kraijo
Datum : 13 december 2021

Inleiding

12 december 2021 heeft de CDA fractie technische vragen gesteld over het raadsvoorstel 'Vaststelling bestemmingsplan Kloos'.

Vragen:

1. Bestemmingsplan Kloos vs inrichtingsplan voorlopig ontwerp Kloos
Is er sprake van compensatie van de verdwenen parkeerplaatsen agv deze veranderingen en zal er extra gelegenheid komen zoals in het verleden is toegezegd?
2. Ondergrondse vuilcontainers
Vragen: Wat is de verwachting van de impact hiervan op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid? Wat is de norm voor ondergrondse vuilcontainers vs aantal woningen en loopafstand?
3. 0-Meting
Vragen: Wordt de 0-meting gedaan helemaal voordat activiteiten plaats vinden? Hoe wordt voorkomen dat bij negatieve effecten bewoners niet uitgespeeld worden tussen twee verantwoordelijke partijen? Worden de effecten mbt geluid meegenomen in de 0-Meting?
4. Bouwhoogte
Vragen: Klopt het dat er sprake is van andere/hogere bouwhoogtes dan bij de plannen van Whoonapart? Kan, gelijkend aan de (HIA) beoordeling van de Whoonapart plannen, de bouwhoogte van FSD tegen het licht gehouden worden. (contouren-/horizonschets)? Hoe groot is de kans dat, de huidige bouwhoogte problemen kan geven bij een herbeoordeling of bezwaren van omwonende? Is er naar aanleiding van het plan van FSD een herbeoordeling gedaan aan de HIA?

Reactie wethouder ter beantwoording:

1. Ja, in de beoogde situatie, na realisatie van het voorliggende plan, zullen als gevolg van aanpassingen van de openbare ruimte, ook extra parkeerplaatsen beschikbaar komen welke onder andere door de huidige dijkbewoners gebruikt kunnen worden. Bijlage 1 (een uitsnede uit het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte welke onderdeel uit maakt van de afspraken tussen initiatiefnemer en gemeente Alblisserdam, welke in het kader van het wettelijk verplicht kostenverhaal zijn gemaakt) laat zien dat per saldo ruimte ontstaat om circa 29 parkeerplaatsen toe te voegen. In de uitwerking van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp, kan dit aantal nog marginaal wijzigen.
2. De voorgestelde oplossing voor afvalinzameling met toepassing van ondergrondse containers is in afstemming met HVC/gemeente tot stand gekomen en doet recht aan onze beleidsuitgangspunten. Zo is de loopafstand van de woning naar een ondergrondse container niet meer dan 200 meter en is de capaciteit in samenspraak afgestemd op het aantal huishoudens/gebruikers. Ook vanuit verkeerskundig oogpunt is de oplossing verdedigbaar. Bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp openbare ruimte is niet alleen aandacht geweest voor "voldoende doorstroming" en vanuit de voetganger geredeneerd, een goede oversteekbaarheid, maar ook verkeersveiligheid heeft hierbij aandacht gehad. Dit heeft zich in het voorlopig ontwerp onder andere vertaald in de introductie van een middenberm ter plekke van het kruispunt bij het Zwarte paard en enkele oversteek plekken met attandering op het asfalt. Ten aanzien van de doorstroming in relatie tot het afvalstelsel valt nog het volgende op te merken. In beginsel vraagt het legen van een ondergrondse container om meer tijd dan het legen van een minicontainer. Echter, met de introductie van ondergrondse containers, zullen ook de huidige bewoners op deze ondergrondse containers worden aangesloten waardoor per saldo een acceptabele situatie ontstaat. In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte wordt uitgegaan van twee posities langs de dijk met ondergrondse containers. Dit zou resulteren in een afname van de wachttijd. In de huidige situatie wordt uitgegaan van 103 minuten per week, voor het

ophalen van afval en in de nieuwe situatie waarbij gebruik wordt gemaakt van twee locaties met ondergrondse containers langs de dijk, waar ook de huidige bewoners op worden aangesloten, loopt deze handelingstijd terug tot circa 85 minuten per week. Mocht in de uitwerking van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp gekozen worden voor drie locaties met ondergrondse containers langs de dijk, bijvoorbeeld omdat dit om capacitaire redenen noodzakelijk is, loopt de handelingstijd op tot circa 120 minuten per week.

3. Gedurende verschillende momenten zal een opname van de bestaande woningen plaatsvinden. Een eerste opname vanaf de openbare weg heeft reeds plaats gevonden. Bij volgende opnames zal ook met omwonenden contact worden genomen om binnenshuis een opname te doen. Hierbij zullen de momenten worden afgestemd op de werkzaamheden en ook vooruitlopend op de werkzaamheden worden uitgevoerd. Voordat gestart wordt met de sloop zal dus een eerste opname plaatsvinden, gevolgd door een opname voordat gestart wordt met de grondwerkzaamheden/dijkverhoging en de bouwwerkzaamheden. Omdat het om meerdere opname momenten gaat, zal in geval van schade, ook duidelijk zijn in welke fase en dus door welke werkzaamheden en voor wiens verantwoordelijkheid de schade is veroorzaakt.
4. De afwijkende bouwhoogtes in het vast te stellen bestemmingsplan Kloos, ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan uit 2019, zijn te verklaren door nader inzicht in het peil ter plaatse, en de daarop volgende gewijzigde juridische regeling voor het peil. Het plan voorziet niet in een hogere bouwhoogte dan de huidige Mercon-hallen en anticipeert ook op het verschil in hoogte van de bestaande Mercon-Hal. Zo loopt de maximale bouwhoogte op van 11 meter aan de kant van "Jonker" via 14 meter in het midden deel (ter plekke van de Mercon-hal) naar 17 meter (ter plekke van het hoogste deel van de voormalige Mercon-hal). Hiermee wordt aangesloten op de contouren van de huidige Mercon-hal en voldoet het plan (nog steeds) aan de eerder afgestemde kaders uit de HIA. Een nadere toelichting is uitgeschreven in bijlage 2.