

Poort aan de Noord

Concept Gebiedsvisie en programma

april 2024



INHOUDSOPGAVE

- 1. Inleiding**
 - 1.1. Kader en achtergronden**
 - 1.2. Horizon**
 - 1.3. Status**
 - 1.4. Leeswijzer**
- 2. De context**
 - 2.1. Identiteit Alblasserdam**
 - 2.2. Absolute en relatieve ligging van Alblasserdam**
 - 2.3. Ontwikkelingen op diverse schaalniveaus**
- 3. De opgave**
 - 3.1. De opgave voor Poort aan de Noord**
 - 3.2. Scope van Poort aan de Noord**
- 4. Poort aan de Noord als optelsom van projecten**
 - 4.1. Tot nu toe**
 - 4.2. Beschermd dorpsgezicht**
 - 4.3. De projecten**
 - 4.4. Beleidsruimte en sturingsmogelijkheden**
- 5. Herdefiniëring van de opgave**
(met toegevoegd rapport stedenbouwkundige uitwerking)
- 6. Ontwikkelingsstrategie**
 - 6.1. Inleiding**
 - 6.2. Verwezenlijking beleidsuitgangspunten en mate van sturing**
- 7. Besluitvormingsproces**
- 8. Communicatie**

BIJLAGE 1 Status gebiedsvisie als programma Omgevingswet

BIJLAGE 2 Cultuurhistorisch rapport aanwijzing gemeentelijk beschermd dorpsgezicht

1. Inleiding

1.1. Kader en achtergronden

Het abstractieniveau van de thans voorliggende concept gebiedsvisie ligt nog vrij hoog. Het gaat er nu om globale duidelijkheid te scheppen over het voor Alblasserdam gewenste eindbeeld voor het gebied Poort aan de Noord richting 2035-2040 in combinatie met een (beïnvloedbaar) realistisch kritisch tijdspad voor ontwikkeling van het gebied.

Zowel de identificatie van de keuzen als de bepaling van het bijbehorend kritisch tijdspad is geen eenvoudige opgave. De mate waarin onzekerheden van realisatie van bijvoorbeeld transferia, vervoer over water en de openbaar vervoersaansluitingen aanwezig zijn, alsmede de mate waarin Alblasserdam een vrijheid van bestuurlijk handelen in het licht van bevoegdheden van andere overheden heeft, speelt daarbij mee.

1.2 Horizon

Als horizon voor deze concept gebiedsvisie is 2035-2040 aangehouden. Dat betekent dat een doorkijk over een periode van meer dan 10 jaar wordt gegeven. De inzet voor woningbouw en bedrijventerreinen zullen, zeker wat betreft de verder liggende jaren, als indicatief moeten worden gezien.

Hiermee wordt ook ingespeeld op de thans in gang gezette discussie over actualisering Hoog Water BeschermingsProgramma (HBWP) en de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI, resp. POVI). Uiteraard speelt op Alblasserdams niveau daarbij de opstelling van de gemeentelijke Omgevingsvisie, die kaderstellend voor de definitieve uiteindelijke gebiedsvisie Poort aan de Noord zal zijn.

Gekozen is voor een beschrijving van de ontwikkelingen die specifiek is gericht op het bij raadsbesluit aangewezen gebied, waarbij de aanwezige toekomstige ontwikkelpotenties van de omliggende gebieden en kwaliteiten van het gebied zelf uitgangspunten vormen.

In deze Nota Hoofdlijnen is gekozen voor een zo heldere en bondige rapportage. Voor uitvoerige analyses en onderbouwingen wordt verwezen naar de visies en rapportages die o.a. opgesteld voor de Omgevingsvisie Alblasserdam ook bouwstenen voor deze nota vormen.

1.3 Status

In deze nota wordt uitwerking gegeven aan de in de diverse nota's, afspraken en wet- en regelgeving, zoals geformuleerd in Rijks- provinciaal- en regionaal verband. Het beleid zoals dat door de provincie, het waterschap en de regio is vastgelegd en deze nota zijn op elkaar afgestemd. Bij de concretisering van de in deze visie opgenomen projecten wordt dan ook substantiële medewerking verwacht.

Deze concept nota heeft de status van een richtinggevend beleidskader, die als uitgangspunt dient bij het opstellen van een integrale gebiedsvisie in de vorm van een programma, conform de Omgevingswet. Dit laatste betekent dat anders dan onder het regime van de 'oude' Wet Ruimtelijke Ordening, niet de gemeenteraad maar het college van B&W het (wettelijk bepaald) besluitvormend orgaan is. Ook een vestiging of verlenging van het voorkeursrecht gemeenten valt, met het opnemen van de betreffende

wet (Wet voorkeursrecht gemeenten) in de Omgevingswet, besluitvormend bij het college van B&W. De gebiedsvisie wordt dus ingezet als programma in het kader van de omgevingswet en zal ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd, uiteraard niet dan nadat de gemeenteraad goed betrokken wordt en wensen en bedenkingen heeft kunnen geven.

Verwezen wordt voor de verdieping van de status van het programma naar bijlage 1.

1.4. Leeswijzer

De nota beschrijft in hoofdstuk 2 in eerste instantie de context van het gebied en wordt ingezoomd op de identiteit en relatieve en absolute ligging van Alblasserdam. Vervolgens wordt gekeken op welke wijze Alblasserdam zich verhoudt tot zijn omgeving.

Daarna is in hoofdstuk 3 gekeken naar de door Alblasserdam gedefinieerde opgave, gebaseerd op de bekende en nog in discussie zijnde projecten en programma's. Het ambitieniveau van Alblasserdam is daarbij ook geformuleerd in termen als identiteit, het streven naar sociale veiligheid en een duurzame ontwikkeling ("fit en groen dorp in de polder"). Als definitie van de ambitie is daarmee ook de opgave van de integrale visie voor Poort aan de Noord geformuleerd:

"Het op hoofdlijnen sturen van en richting geven aan de integrale ontwikkeling van het gebied Poort aan de Noord in Alblasserdam, waarbij het oplossen van samenhangende ruimtelijke vraagstukken in het licht van met name toenemende, deels regionale mobiliteitsvraagstukken met een ruimteclaim moeten leiden tot dusdanige ruimtelijke kwaliteiten, dat daarmee het relatief hoogwaardig leefmilieu van Alblasserdam wordt gediend, nu en op termijn".

In deze visie is Alblasserdam het kristallisatiepunt voor de ontwikkelingen. Vernieuwings- en herstructureringsprojecten dragen daarmee bij aan de versterking van Alblasserdam. Daarnaast is het behoud van het groene karakter in het licht van de genoemde identiteit belangrijk. Juist deze bepalen immers in grote mate het karakter van Alblasserdam. Hierin past ook het streven naar beperking van de groei van de automobiliteit en het creëren van goede mogelijkheden voor het gebruik van langzaam verkeer en deelvervoer en van de verschillende vormen van collectief (openbaar en publiek) vervoer.

De ontwikkeling van Alblasserdam kan daarbij vanwege de ligging van de gemeente alleen geplaatst worden in regionaal perspectief, vanwege de directie relaties en verwevenheid met de omgeving.

De projecten en de ontwikkelingen tot nu toe worden verkend in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 wordt verwezen naar het separaat geformuleerde stedenbouwkundige uitwerking als eindbeeld voor het gebied, voorzien van een aantal noties. In essentie is dit eindbeeld een sleuteldeel voor gebiedsvisie en programma.

In hoofdstuk 6 wordt een aanzet gegeven tot een ontwikkelingstrategie, inclusief een aantal bemerkingen daarbij, die aansluiten op hoofdstuk 5. Dit is inclusief een aantal planningstechnische en financieel-economische opmerkingen.

Hoofdstukken 7 en 8 geven resp. het besluitvormingsproces van de gebiedsvisie en programma weer, waarbij extra aandacht wordt gecreëerd voor de inbreng van gemeenteraadsleden en, bevolking en ondernemers.

2. De context

2.1. Identiteit Alblasserdam

Alblasserdam is eigenlijk, zoals wel vaker verwoord, een dorp met twee gezichten.

Er is het historische dijkdorp met een zekere robuustheid en stedelijkheid, met voorzieningen en grote bedrijvigheid. Aan de andere kant is er het polderdorp: kleinschalig en groen. Ook sociaal-cultureel heeft dat effecten: mensen groeten elkaar, spreken elkaar aan en er is een sterk verenigingsleven. De dijk fungeert fysiek hierin als zichtbare spil. De verbinding met de rivier en het polderlandschap bepaalt in belangrijke mate de sfeer van Alblasserdam.

In de omgevingsvisie is Alblasserdam met de volgende kernwoorden beschreven: *Ontmoeting, groen dorp, kleinschalig, gelovig, historisch erfgoed, maritiem karakter, bedrijvig*. De komende jaren ligt de focus op het behoud van het dorpse karakter. Dat wil zeggen dat er veel focus is op menselijke ontmoeting en sociale infrastructuur. Er wordt ook ingezet op verduurzamen van de gemeente op het gebied van energie, klimaatadaptatie en circulaire economie.

Alblasserdam heeft voor de lange termijn de volgende ambitie:

"Alblasserdam is een dorp met een menselijke maat waar aangenaam wonen en ruimte voor ontmoeting vanzelfsprekend zijn. Alblasserdam koestert haar groene en dorpse karakter waar de lijnen kort zijn, de sociale infrastructuur hecht en de voorzieningen op het huidige niveau blijven. De economische kracht zit in de marktplaatsfunctie die Alblasserdam vanouds door haar ligging heeft en in de samenwerking met haar omgeving. De houding van de gemeente is er een van netwerken, faciliteren, kansen zien, flexibiliteit en ruimte geven. Vanuit deze basis richt Alblasserdam zich op een veilige en duurzame toekomst."

Bedacht moet worden daarbij dat de gemeente Alblasserdam ongeveer 10 vierkante kilometer groot is, waarop ruim 20.000 inwoners leven. Dat betekent dat de dichtheid van bebouwing relatief hoog is en de beschikbare vrije ruimte in Alblasserdam beperkt is en dat de gemeente dus keuzes moet maken in de prioritering van de kernopgaven. De gemeenteraad heeft in 2021 met behulp van de inwoners gekozen voor het accent "Fit en groen dorp in de polder".

De keuze voor een groen accent betekent niet automatisch dat er geen nieuwe woningen of werkgelegenheid wordt gecreëerd. Natuurlijk zijn bedrijven welkom in Alblasserdam, maar wel op een wijze zodat deze aansluiten bij het Alblasserdamse denken over het gebruik van ruimte, oftewel woningbouw gebeurt duurzaam en met een belangrijke rol voor de natuur, er zijn plannen om een bedrijventerrein transformeren in een gebied met een overwegende woonfunctie en Alblasserdam stimuleert de fiets, het openbaar vervoer, laadpalen en deelauto's/ deelscooters.

Dit leidt tot een definitie van de ambitie voor de opgave van de integrale visie voor Poort aan de Noord:

"Het op hoofdlijnen sturen van en richting geven aan de integrale ontwikkeling van het gebied Poort aan de Noord in Alblasserdam, waarbij het oplossen van samenhangende ruimtelijke vraagstukken in het licht van met name toenemende, deels regionale mobiliteitsvraagstukken met een ruimteclaim moeten leiden tot dusdanige ruimtelijke kwaliteiten, dat daarmee het relatief hoogwaardig leefmilieu van Alblasserdam wordt

gediend, nu en op termijn”.

2.2. Absolute en relatieve ligging van Alblasserdam

Alblasserdam is geen eiland. De gemeente is onderdeel van een groter geheel. Binnen dat grotere geheel zijn er dan weer diverse schaalniveaus (directe omgeving, regio, Zuidvleugel Randstad, etc.).

De Alblasserdamse ontwikkeling kan niet los worden gezien van hetgeen om ons heen gebeurt. Daarom is het goed vanuit de ligging van Alblasserdam de (belangrijkste) ontwikkelingen op de diverse schaalniveaus in dit hoofdstuk in kaart te brengen.

Internationaal is de regio vooral bekend vanwege de nabijheid van UNESCO Werelderfgoed Kinderdijk (formeel horende bij buurgemeente Molenlanden) en de aanwezige bedrijven uit de maritieme (top)sector.

Alblasserdam is gelegen aan de rivier de Noord, die een natuurlijke barrière vormt. Daarom is een brug via de N915, een tunnel via de A15 en een bijzonder veersysteem ‘de Waterbus’ aanwezig. De verbinding van waterbus en reguliere bus met Rotterdam en Dordrecht biedt een goed alternatief voor ‘deur-tot-deur reistijden’ voor de auto, afhankelijk van het reismoment.

Ten zuiden van de A15 bevindt zich voornamelijk industriegebied en bedrijventerreinen en de toegang tot Alblasserdam vanaf de Rijksweg A15 via op- en afrit 22. De Grote Beer en De Helling zijn in dit gebied de belangrijkste aan- en afvoerwegen. Dit is het gebied dat aangeduid wordt met Poort aan de Noord, en dat centraal staat in deze gebiedsvisie.

2.3. Ontwikkelingen op diverse schaalniveaus

In deze paragraaf zullen achtereenvolgens de meer algemene ontwikkelingen op nationaal, (inter)-regionaal en “nabuur”- niveau aan de orde komen.

2.3.1. Nederland vernieuwt zijn ruimtelijke inrichting

De Ruimtelijke Ordening in Nederland staat aan de vooravond van belangrijke veranderingen en de rijksoverheid kiest voor drie ruimtelijke bewegingen¹:

1. Naar een toekomstbestendig evenwicht tussen landbouw en natuur in heel Nederland, op basis van herstel van het water- en bodemsysteem, landschappelijke kwaliteit, en een nieuw perspectief voor de landbouw;
2. Naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving, zodat we toekomstbestendige transitie inzetten ten aanzien van energie, grondstoffen en duurzaam vervoer, in combinatie met een hoogwaardige en circulaire economie;
3. Naar sociaal en economisch sterke regio's, steden en dorpen in heel Nederland, waar een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen samengaat met duurzame mobiliteit en een gezonde, natuurinclusieve en aantrekkelijke leefomgeving.

¹ KAMERBRIEF 2023-0000595318 BETREFFENDE CONTOURENNOTITIE NOTA RUIMTE

Het Rijksbeleid is er daarbij op gericht om wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk te concentreren in en rond de grote stadsgewesten, zoals Drechtsteden. Niet alleen om een zo groot mogelijke economisch basis aan de stadsgewesten te geven, maar ook om een ongewenste omvang van de mobiliteit een halt toe te roepen en recht te doen aan bovengenoemde bewegingen.

2.3.2. Zuidvleugel van de Zuidelijke Randstad

Als gevolg van de verstedelijking gaan de zuidelijke delen van de Zuidelijke Randstad steeds meer een samenhangend geheel vormen. De vier stedelijke gebieden (Leiden en de bollenstreek, Haaglanden, Rotterdam/Rijnmond en de Drechtsteden) gebruiken elkaars voorzieningen (winkels, uitgaansmogelijkheden, recreatie) en op economisch gebied (woningmarkt, arbeidsmarkt) beïnvloeden ze elkaar. Deze toenemende vervlechting heeft ook gevolgen voor de mobiliteit.

Dit wordt nader uitgewerkt in het ontwikkelprogramma Zuidelijke Randstad. Er zijn afspraken gemaakt tussen rijk, provincie en rijk om tot 2040 circa 170.000 woningen te bouwen langs de 'Oude Lijn' (de spoorlijn Leiden-Dordrecht). Dit is goed voor tweederde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland. Het moeten kwalitatief hoogwaardige locaties worden met een mix aan wonen en werken, duurzaam en klimaatadaptiviteit. Daarnaast zijn in dit akkoord afspraken gemaakt over de uitvoering van de gezamenlijke integrale strategie op verschillende thema's, waaronder energietransitie, landschap en klimaatadaptatie en leefomgevingskwaliteit in relatie tot verstedelijking.



2.3.3. Drechtsteden

De regio Drechtsteden groeit, en wel in een aantal opzichten. In de eerste plaats door de toenemende bereidheid van de deelnemende gemeenten tot samenwerking op terreinen met een bovenlokaal karakter (m.n. verkeer en vervoer, bedrijvigheid en wonen, maar niet alleen).

Een tweede groei-aspect betreft de krachtige vernieuwing van de organisatie, waarbij de Triple Helix (de verbinding tussen overheid, ondernemingen en onderwijs) meer dan ooit medebepalend wordt voor de vormgeving van de nieuwe ontwikkelingen op de

verschillende grensoverschrijdende samenhangende beleidsterreinen. Hiervoor zijn innovatietafels ingericht.

Als derde en laatste kan worden genoemd de groei als gevolg van de verschillende op stapel staande ontwikkelingen, zoals die voorvloeien uit de regiodeal, de woondeal, de mitigerende maatregelen voor het uitstel van de verbreding van de A15, de toeristisch/economische impulsen, etc. Dit leidt overigens wel tot nieuwe ruimteclaims voor o.a. woningen, bedrijventerreinen, openbaar vervoerverbindingen met de benodigde voorzieningen, etc.

Feitelijk is er in de Drechtsteden nu al sprake van een intensief bebouwde band van gemeenten, gevormd door Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam en Hendrik-Ido Ambacht. Tegelijkertijd hebben deze gemeenten en Alblasserdam in het bijzonder ook een belangrijke relatie met het groen van de Alblasserwaard en de rivieren.

In de regio Drechtsteden zijn verschillende ambities geformuleerd met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, en mobiliteit. De regio streeft met haar Groeiagenda 2030 naar 'goed leven in de Drechtsteden'. Daarbij wordt ingezet op drie speerpunten, namelijk goed wonen, goed werken en een goede bereikbaarheid, waarbij voor al deze punten duurzaamheid maximaal wordt nagestreefd. De Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden is een verdere verdieping van dit laatste speerpunt, 'een goede bereikbaarheid'.

De hoofdpunten uit de Gebiedsagenda betreffen het knelpunt A15, het optimaliseren van gebruik van alternatieve en duurzame wijzen van vervoer, locatiekeuze van extra woningbouw en bedrijvigheid maximaal in de directe nabijheid van knooppunten, aanpak van knelpunten van vrachtverkeer op leefbaarheid en veiligheid. Er worden mitigerende maatregelen genomen om de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op peil te houden.

Het Regionaal mobiliteitsprogramma Smart Delta Drechtsteden is een aanvulling op de huidige gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden. Het streefbeeld is een zo zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Maatregelen als onderdeel van de verschillende mobiliteitsopgaven uit de gebiedsagenda komen hierin terug.

2.3.4. Alblasserdam

Het coalitieakkoord, de programmabegroting, en het Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) omschrijven de ambities, prioriteiten, en maatregelen rondom, onder andere, de bereikbaarheid van en binnen Alblasserdam.

Als er niets verandert, slibben de wegen in Alblasserdam de komende jaren dicht. Het coalitieakkoord Samen zijn we Alblasserdam 2022-2026 omschrijft hoe er de komende jaren wordt ingezet op verbetering van de bereikbaarheid door het stimuleren van alternatieven voor de auto, het vergroten van de fietsveiligheid en het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarnaast wordt ook ingegaan op stappen om het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie: voorkomen van hittestress en opvangen van water, vergroening en verduurzaming van vastgoed. Het behoud van groen staat hoog geprioriteerd in de gemeente.

Het coalitieakkoord is door het college vertaald in tien ambities. Deze ambities zijn in de Programmabegroting 2023 door de gemeente Alblasserdam vertaald in drie opgaves, waarmee integraal en samen met maatschappelijke partners invulling wordt gegeven aan deze ambities.

Deze opgaves zijn:

- Een duurzaam bereikbaar dorp;
- Met oog voor elkaar;
- Thuis in ons dorp.

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) Alblasserdam bevat de visie op het gebied van Verkeer en Vervoer. In dit GVVP wordt, rekening houdend met aspecten die voor de gemeente van groot belang zijn (veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid), ingezoomd op o.a. de prioriteiten uit de structuurvisie Alblasserdam 2040. Dit betreft onder ander daar waar mogelijk terugdringen van verkeersdruk en het stimuleren van andere vervoersvormen (vervoer over water) en fietsverkeer (nieuw fietspad).

3. De opgave

3.1. De opgave voor Poort aan de Noord

In de afgelopen decennia is het dorp een uitloper geworden van de Drechtsteden met een relatief hoge dichtheid van bebouwing en verkeerswegen die heel bepalend zijn geworden voor de bereikbaarheid van het dorp. Deze regionale context vormt, samen met de nabijheid van de groene polder en het behoud van de (ook sociaal-culturele) kwaliteit van Alblasserdam, de belangrijkste ontwerp-opgave voor een integrale gebiedsvisie Poort aan de Noord. De uitdaging is het zoeken en vinden van oplossingen om geformuleerde doelen (identiteit, samenhang en duurzaamheid) binnen het bestaande Alblasserdam te passen binnen de best wel grootschalige mobiliteitstransitie van de komende 15 jaar.

Niets doen is geen optie, zoals hierboven beschreven vanuit het coalitieakkoord, omdat in geval van niets doen:

- de verkeerscongestie in de spits verder toeneemt, inclusief de verkeersonveiligheid en de ongewenste sociale en economische kosten
- de bedrijventerreinen suboptimaal worden benut, vanwege een noodzaak van een veelheid aan parkeerruimte
- Alblasserdam weinig fit is vanwege te weinig gebruik van de langzaam verkeersmogelijkheden
- het vergrijzende deel van de bevolking en doelgroepen van het sociale domein te weinig publieke mobiliteitsmogelijkheden hebben om zich te verplaatsen
- het ongewenste doorgaande verkeer over de dijk richting Werelderfgoed Kinderdijk met een groeiend bezoekersaantal zal doorgroeien

Daarom zal, in samenwerking met zowel publieke als private partijen, in een periode van circa 15 jaar naar verwachting de bereikbaarheid van Alblasserdam in duurzaam perspectief dusdanig dienen te worden verbeterd dat oplossingen aanwezig zijn voor bovengeschetste probleempunten.

Dit leidt tot de volgende uitgangspunten voor ontwikkeling van het gebied Poort aan de

Noord

1. Leefbaarheid in het dorp

Alblasserdam zet in op de fietser en voetganger, waarbij ervoor gezorgd wordt dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt meer ruimte gemaakt voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt (minder ruimtebeslag op straat). Hiermee wordt bijgedragen aan: bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

2. Bereikbaarheid van het dorp

Een goede bereikbaarheid van Alblasserdam voor iedereen. Inwoners, ondernemers en werknemers van bedrijven in Alblasserdam moeten volgens het adagium 'fit en groen dorp in de polder' gestimuleerd worden zo duurzaam mogelijk te kunnen verplaatsen. Inzet is daarbij gericht op betere en veiligere fietsverbindingen en verbeterd collectief (publiek en openbaar) vervoer. Dit hoeft niet ten koste te gaan van de bereikbaarheid van Alblasserdam per auto.

3. Verbonden met de regio

Het collectief (publiek en openbaar) vervoer en de fiets zijn in de toekomst in Alblasserdam een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar de belangrijkste bestemmingen in de omliggende gemeenten (zoals Rotterdam, Dordrecht en Papendrecht). Hierbij zetten we in op OV-verbindingen met een hoge frequentie gedurende de hele dag.

4. Duurzaam verplaatsen

In de nabije toekomst is voor iedereen (o.a. inwoners, bezoekers, werknemers etc.) een duurzame vervoerswijze beschikbaar, waardoor men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten Alblasserdam kan verplaatsen. Dit met als doel het aandeel duurzame verplaatsingen (STOMP = stappen, trappen, openbaar vervoer, meerijden en personenauto) te verhogen naar een niveau dat substantieel boven het landelijk gemiddelde ligt.

5. Verbeteren ontsluiting dorp

De congestie in de spijtijden om Alblasserdam in of uit te komen is onaanvaardbaar hoog. Dit is slecht voor de gezondheid van de bewoners van woningen bij de uitvalswegen (fijnstof), maar ook economisch en sociaal een kostenpost. Dat vraagt om afspraken met het bedrijfsleven om via vervoermanagement te komen tot win/win afspraken om meer autogebruikers op de fiets of andere vormen van vervoer te laten gebruiken en tegelijkertijd meer ruimte te creëren op bedrijventerreinen.

6. Inspelen op toekomstige ontwikkelingen naastgelegen bedrijventerrein, m.n. FN Steel

De ontwikkeling van Poort aan de Noord moet zodanig plaatsvinden dat potenties van het naastgelegen gebied, m.n. FN Steel in geval van op dit moment nog onvoorziene mogelijke toekomstige functiewijziging optimaal kunnen worden bediend.

3.2. Scope van Poort aan de Noord

Om bij te dragen aan het bereikbaar houden van Alblasserdam zijn het collegeprogramma en de regionale Groeiagenda duurzame bereikbaarheid van Alblasserdam en de regio, heden en in de toekomst, belangrijke documenten.

Letterlijk staat in het coalitieprogramma 2022-26: 'Als we niets doen slibben de wegen in ons dorp, tijdens de spitsuren, de komende jaren nog verder dicht. Samen met ondernemers en overige overheden gaan we anders nadenken over vervoer en mobiliteit. We stimuleren het gebruik van alternatieven voor de auto en vergroten de fietsveiligheid in het dorp. In samenwerking met onder andere de gemeente Molenlanden maken we werk van een goed openbaar vervoer netwerk. Het transferium bij de A15 gaat een deel van het verkeer op de dijk voorkomen. Wij starten de lobby voor een betere ontsluiting van de West-Alblasserwaard.'

De locatie 'Poort aan de Noord', gelegen in de oksel van de tunnel van de A15 onder de Noord en aan de voet van de brug over de Noord, vormt het studie- en uitwerkingsgebied voor de realisatie van een mobiliteitshub, die een belangrijk deel van de in Alblasserdam aanwezige lokale en regionale mobiliteitsvraagstukken wil beantwoorden.

Vanuit het STOMP principe (stappen, trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Privé auto) moet bedacht worden dat bij een mobiliteitshub sprake moet zijn van gemak in tijd, comfort en veiligheid.

Bij de operationalisering van de opgave houden we als toetsingscriteria aan:

- De vervoerstijd naar de eindbestemming
- Sociale veiligheid
- Verkeersveiligheid

Alblasserdam is door zijn ligging de poort naar de Drechtsteden als onderdeel van de zuidelijke Randstad en de Rijnmond. Daarmee is ook in regionaal perspectief in de Smart Delta doelen en richting geformuleerd voor de aanwezigheid van een logische hub-functie voor de mobiliteit op het grondgebied van Alblasserdam. De urgentie hiervan en daarmee de ontwikkeling van Poort aan de Noord is vergroot door het schrappen van de verbreding van de A15, waardoor mitigerende maatregelen nodig zijn in de vorm van een regionale hub voor de multimodale bereikbaarheid van dit deel van de Randstad.



Het in bovenstaande foto aangegeven gebied geeft het gebied weer en is daarmee ook beperkend op het programma. Buiten dit gebied gelegen activiteiten en projecten kunnen wel medebepalend en/of voorwaardenscheppend zijn, maar vallen buiten het programma Poort aan de Noord.

Dat stelt ook eisen aan Poort aan de Noord. De vervoersstroom wordt nadrukkelijk bepaald door de A15 en de directe omgeving is naast het centrum en de woonbuurten van Alblasterdam, ook het aangrenzende industriële gebied Oceanco, het vm. Nedstaalterrein, beiden aan de Noord, alsmede de overige aangrenzende bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen, met de A15 en de Noord, bepalen het regionale karakter van de opgave voor Poort aan de Noord.

Om ruimte te bieden voor de optimale invulling van Poort aan de Noord als mobiliteitshub, is het noodzakelijk dat ruimte beschikbaar komt voor de invulling van de andere voornoemde functies. Daartoe is door de gemeenteraad in september 2021 op het gebied rondom de Ruigenhil en Kabelbaan een voorkeursrecht gemeenten gevestigd. De gesprekken met de eigenaren lopen en hebben als doel op korte termijn de locatie in zijn geheel aangekocht te hebben door de gemeente Alblasterdam. De Wvg verloopt 27 september 2024. De titel voor verlenging van het voorkeursrecht wordt gegeven door goedkeuring van de gebiedsvisie als programma onder de Omgevingswet. Dit heeft als consequenties dat voor het gebied Ruigenhil medio september 2024 een voldoende planologische titel dient te krijgen, teneinde de Wvg te kunnen verlengen en geeft daarmee een deadline aan voor besluitvorming over de gebiedsvisie.

Om de integraliteit en slagingskans van alle initiatieven, maar ook de haalbaarheid (financieel en realiseerbaar en i.r.t. alle belanghebbenden) te borgen, is 14 maart 2023 het besluit genomen middelen beschikbaar te stellen voor het opstellen van een 'gebiedsvisie Poort aan de Noord'. De gebiedsvisie dient tevens als middel om investeerders aan te trekken en subsidies aan te vragen.

De gebiedsvisie beantwoordt daarmee lokale en regionale (zowel Drechtsteden als Rijnmond) mobiliteitsvraagstukken, die effect hebben op Alblasserdam.

4. Poort aan de Noord als optelsom van projecten

4.1 Tot nu toe

De geschiedenis van het programma Poort aan de Noord, kenmerkt zich door een optelsom van allerlei grote en kleine projecten, die, bij gebrek aan ruimte binnen de woonbebouwing en de bedrijventerrein van het dorp, zouden moeten landen in dit gebied. Een niet uitputtende reeks laat het volgende beeld zien: Transferium fase 1 (maaiveldparkeren): combi met E-personenvervoer naar Kinderdijk, oriëntatie zoeken voor Transferium 2, met inbegrip van ruimte rondom Ruigenhil/Kabelbaan, Carpoolplaats de Kabelbaan (2.0), personenvervoer over water: onderzoek extra halte waterbus, parkeerplaats regionale bedrijven (Fokker), OceAnco (oriënterende fase mogelijk 1.000 pp), andere geïnteresseerde bedrijven), ecologische voorzieningen (denk aan mogelijke compensatie voor o.a. Ruigenhil), Truckparking, Busstation, Pilot smart mobility/facility/duurzame brandstoffen/duurzame mobiliteitshub: haalbaarheidsstudie door Stroomlijn, E-laadstations scheepvaart, vrachtwagen, bus, Vehicle to Grid, Last mile vervoer, aantrekken mobiliteit: connectie naar de locatie voor locals en regio, pakketbezorgstation: mensen naar het gebied trekken, Buitensport parcours, hondenspeel- en uitlaatplaats, kruidentuin voor Alblasserdam, distributiehuis: kleine voertuigen Alblasserdam in en de grote leveren af bij de distributiehuis: support/behoefte/noodzaak ondernemers Alblasserdam onderzoeken, evenemententerrein (nader onderzoek i.r.t. externe veiligheid (ligging en gebruiksfrequentie), campercamping, aantrekkelijke wandelroute/langzaam verkeerroute richting het transferium naar Kinderdijk, extra kantoren en onderwijs (praktijkleren), industrie 2.0, horeca/uitspanning, beschermd dorpsgezicht Ruigenhil integreren in facilitaire bouwwerken voor gebied, nieuwe utiliteitsgebouwtjes in replica-stijl Ruigenhil, waterverbinding, natuurvriendelijke oever (ambitie Rijkswaterstaat (RWS), locatie Ruigenhil inzetten om inwoners Alblasserdam iets terug te geven, vergroenen en verduurzamen, waterberging verzorgen.

4.2. Beschermd dorpsgezicht

De gemeente heeft in 2013 een deel van Alblasserdam, waaronder het gebied Poort aan de Noord, i.c. de polder Ruigenhil als daarvoor in aanmerking komende stads- en dorpsgezichten willen beschermen en als zodanig aangemerkt. Dit heeft de gemeente gedaan vanwege hun schoonheid, de onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang van de samenstellende onroerende zaken of hun wetenschappelijke of cultuurhistorische

waarde.

Op vergelijkbare wijze kan de gemeente in het omgevingsplan ook (delen van) cultuurlandschappen beschermen. De gemeente kan daarmee aantasting van het karakter van beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen voorkomen. Na de overgang van betreffende wetgeving naar de Omgevingswet is een zgn. bruidsschat geformuleerd. Voor cultureel erfgoed bevat de bruidsschat enkele relevante bepalingen. Deze bepalingen gaan over aanvraagvereisten omgevingsplanactiviteit voor het slopen van bouwwerken in gemeentelijk stads- en dorpsgezicht (artikel 22.296 Omgevingswet).

Van belang is dat het onderliggende rapport voor aanwijzing door de gemeenteraad² een aantal behartenswaardige opmerkingen over de polder Ruigenhil, d.w.z. incl. de te verwerven panden aan de Ruigenhil, maakt.

In het rapport wordt veel beschreven, maar worden de panden aan de Ruigenhil niet als bijzonder of als ensemble bepalend aangemerkt. Dat betekent dat een vergunning tot verwijdering van panden, indien deze nieuwe gewenste ontwikkelingen in dit gebied mogelijk maken, goed mogelijk is.

In de bijlage vindt u een relevante samenvatting van het rapport v.w.b. polder Ruigenhil.

4.3 De projecten

Op basis van de tot nu toe verrichte visies en studies naar de mogelijke invullingen van het plangebied is op voorhand een onderscheid gemaakt in dragende plannen en plannen die als zodanig meer een invulling van het gebied beogen. We hebben de volgende plannen als dragers van het programma geïdentificeerd:

- Transferium 1 (onder de brug)
- Vervoer over water
- Verwerving en herbestemming Ruigenhil
- Transferium 2
- Truckcarparking
- Nieuwe locaties wonen
- Evenemententerrein
- OV lijnvoering
- Aanhaking publiek vervoer
- F15 (incl. fietslus)
- (Deel)vervoer

Aan deze plannen wordt in deze conceptvisie vooral aandacht gegeven, omdat de ruimtelijke claims van deze projecten nog steeds de andere plannen in het vizier kunnen houden.

a. Het gebied als mobilityhub

In Nederland groeit het verschil in bereikbaarheid tussen de grote steden en de kleinere steden en dorpen. Bereikbaarheid is een belangrijke factor voor de leefbaarheid; denk

² ABLASSERDAM BESCHERMD DORPSGEZICHT, CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK , BAAC
RAPPORT B-12.0104, OKTOBER 2012

aan de toegang tot werkgelegenheid, natuur en voorzieningen. Het inzetten op nabijheid lijkt dan ook een belangrijke toekomstrichting.

De aanwezigheid van mobiliteitshubs is voorwaardelijk om vorm te geven aan deze nabijheid. Daarin vervullen kleinere busstations(omgevingen) een belangrijke rol. Echter, in potentie is de betekenis van deze stationsomgevingen veel groter dan een slim knooppunt van vervoersmodaliteiten – zeker in kleinere steden en dorpen.

We zoeken daarbij naar kansrijke verbindingen tussen bereikbaarheid en uiteenlopende ruimtelijke- en sociaal-maatschappelijke opgaven. Op basis van dit ontwerp onderzoek is voor Poort aan de Noord gewerkt aan een samenhangend geheel van plannen en projecten, die daarenboven een stevige relatie met de omgeving onderhouden en daarmee ook bouwstenen zijn voor (toekomstige) beleidskeuzes en ontwerpmaatregelen.

Het door de gemeenteraad gedefinieerde gebied Poort aan de Noord heeft vooral mobiliteitskenmerken. Daarmee wordt voor het gehele gebied gekozen voor een functie als mobiliteitshub. Maar wat is een mobiliteitshub? Omdat inmiddels de betekenis van mobiliteitshub verbreed is, zo niet soms een containerbegrip is geworden, kiezen we voor een brede definitie.

We beschouwen een mobiliteitshub als een centrale locatie, waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. Het is een plek waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. In Alblasterdam gaat het dan om bussen, doelgroepenvervoer, fietsen, auto's van toeristen, forensen en bedrijven, en elektrische (deel)scooters of fietsen. Het doel van een mobiliteitshub is om het collectief (w.o. openbaar) vervoer te bevorderen, de mobiliteit te verbeteren en duurzame vervoersopties te stimuleren. Het is daarmee een samenkomst van verschillende (transport) voorzieningen. Bijvoorbeeld wanneer je op de auto naar de mobiliteitshub gaat om daar vervolgens via een bus of deelfiets je eindbestemming bereikt. Zo wordt niet alleen de reistijd maar ook het aantal verplaatsingen met de auto verminderd door het gebruik van duurzamere vervoersmiddelen en maakt het overstappen naadloos en gemakkelijk.

Mobiliteitshubs kunnen deel uitmaken van een groter mobiliteitsnetwerk. In het geval van Poort aan de Noord is de locatie strategisch geplaatst op een knooppunt waar verschillende vervoerslijnen samenkomen, zoals openbaarvervoerslijnen en belangrijke knooppunten langs de rijksweg A15. Door de verschillende vervoerswijzen op één locatie te concentreren, wordt het gemakkelijker om van de ene naar de andere vorm van vervoer over te stappen, waardoor de efficiëntie en het gemak van het openbaar vervoer worden vergroot.

Het realiseren van hubs / transferia aan de rand van Alblasterdam wordt in de Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden gezien als een manier om de verkeersdruk te managen, waarbij de bereikbaarheid behouden blijft. Zo worden overstapmogelijkheden, voornamelijk auto-OV, fiets-OV en auto-fiets, verbeterd en wordt autoverkeer afgevangen. In Alblasterdam kan een dergelijke hub ook specifiek bijdragen aan de bereikbaarheid van de toeristische hotspot Werelderfgoed Kinderdijk. Concreet betekent dit als start inzet op realisatie van hub/ transferium (auto-OV) voor de bereikbaarheid van Kinderdijk.

Het GVVP haakt ook aan op potentiële locaties voor overstappunten (water-auto-bus-fiets-te voet) in Alblasserdam en omliggende gebieden. Hieronder vallen ook de huidige TOP (toeristisch overstap punt) en de beoogde transferiumfunctie onder de brug.

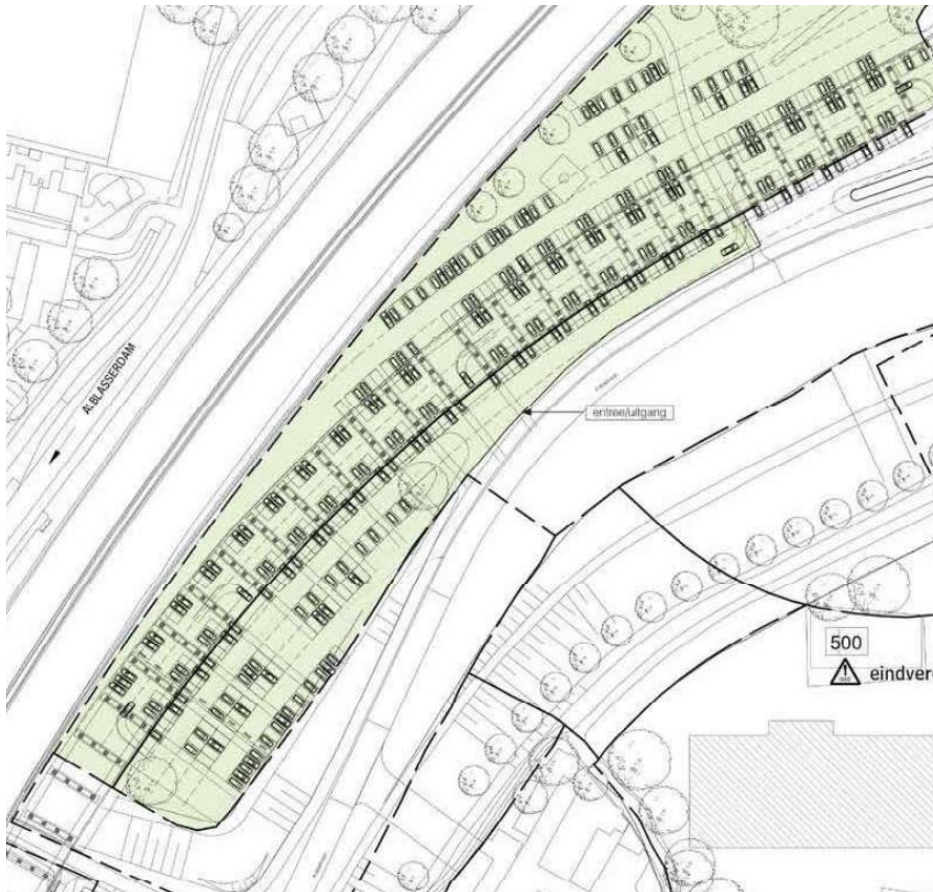
In Poort aan de Noord zal naar verwachting sprake zijn van realisatie van meerdere transferia. Deze transferia (denk daarbij bijvoorbeeld aan een parkeergarage) kunnen eenvoudig fungeren als middelpunt van de mobiliteitshub. Ze bieden onder andere oplaadpunten voor elektrische auto's en zijn voorzien van diverse slimme parkeeroplossingen. Vanuit de mobiliteitshub kunnen de gebruikers overstappen op een ander vervoersmiddel. Maar er worden ook andere faciliteiten in en om de mobiliteitshub aangeboden. Dit kan onder andere bestaan uit overdekte wachruimtes voor het last mile vervoer, informatiepunten, (deel)fietsenstallingen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen en deelauto's. In een later stadium kun je denken aan (beperkte) horeca, pakketservices en ZZP-werkruimtes of vergaderruimtes.

b. De projecten

Transferium 1 (onder de brug)

De gemeenteraad heeft op 21 december 2021 ingestemd met het ontwikkelen van een Transferium onder de oprit naar de brug over de rivier De Noord. Vanwege de verplaatsing van het transferium voor Kinderdijk van het zuidelijk havengebied (Marineweg) naar de beoogde locatie onder de brug kan dit zorgen voor minder verkeer op De Helling en Marineweg. Ook kan het een deel van het (toeristisch) autoverkeer op de dijk voorkomen. Daarnaast heeft de gemeenteraad voor de realisatie daarvan 2,7 miljoen euro beschikbaar gesteld, Drechtsteden vanuit de Regiodealgelden daarenboven 1 miljoen euro. Tevens heeft de gemeenteraad aangegeven niet te zullen bijdragen aan een eventueel negatief exploitatietekort van het transferium.

De bestuurlijke partners binnen de Stichting Wereld Erfgoed Kinderdijk (SWEK) hebben een aantal uitgangspunten voor het bezoekersmanagement van het werelderfgoed opgesteld, t.w. een gezonde financiële basis voor het SWEK, een gematigde behapbare groei van het aantal bezoekers en geen nadelige effecten voor de leefomgeving in de nabijheid vanwege het SWEK. In Alblasserdam draagt een transferium in de mobiliteitshub actief bij aan het probleem dat is ontstaan door de grote stroom aan toeristen naar werelderfgoed Kinderdijk. Door de hub tevens in te zetten als parkeerplaats voor busvervoer, en door toeristen eerst met de bus en op termijn over water met de boot richting Kinderdijk te vervoeren wordt het dorp ontlast. Daarmee kunnen verschillende duurzame modaliteiten worden ingezet, zijn er elektrische oplaadmogelijkheden voor de bus wordt in de eindsituatie met vervoer over water het dorp ontlast van overmatig busvervoer en wordt ook gewerkt aan de energietransitie.



Werktekening van het transferium onder de brug

In het kader van het bezoekersmanagement Kinderdijk wordt gezocht naar een transferium om te parkeren, waarbij het kaartje zowel het parkeren als het vervoer naar als de entreeticket voor Werelderfgoed Kinderdijk omvat. Op 20 juni 2023 heeft de gemeenteraad van Alblasserdam het uitvoeringskrediet voor de aanleg van het transferium Kinderdijk beschikbaar gesteld en heeft tevens uitgesproken dat er vooruitlopend op de daadwerkelijke aanleg van het transferium, een sluitende businesscase moet liggen waarover de raad geïnformeerd zal worden.

Vanwege de locatie onder de brug aan de Noord, valt het transferium onder het beleidsregime van het waterschap, dat gelet op het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), gericht op verhoging van primaire keringen, een profielvrije ruimte van 90 meter heeft aangewezen, waarbinnen geen medewerking wordt verleend aan nieuwe ontwikkelingen totdat duidelijk is wat de werkzaamheden in het kader van de verhoging zullen zijn. Die duidelijkheid wordt voorzien in 2035-2040. Bestuurlijk is aangegeven dat het waterschap niet zal afwijken van zijn beleidsinzet. Er vindt uitvoerig overleg plaats met het waterschap, nadat bestuurlijk gelet op het bovenstaande is aangegeven geen medewerking te geven in het kader van de inmiddels aangevraagde watervergunning. Het overleg, nu specifiek gericht op de vergunningaanvraag met het waterschap, is recentelijk afgerond+. Vooralsnog gaan we uit van misverstanden, aangezien het plan van de gemeente, onderbouwd door ingenieursbureaus, in de tussenliggende periode de waterveiligheid eerder laat toenemen dan verzwakken en het geen barrières kent voor

de mogelijke werkzaamheden van het waterschap in 2035-2040. Met Rijkswaterstaat is ook gesproken om de werkzaamheden van de renovatie van de brug over de Noord, die voorzien zijn in de komende jaren, in samenloop te laten plaatsvinden met de realisatie van een transferium onder de brug in finale zin. Dit verhoudt zich alleen met de oplossing van damwanden (zonder noodzaak van profielvrije ruimte) in het kader van het HWBP.

Vervoer over water

Met Rijkswaterstaat en Aqualiner is afgesproken om samen met Alblasserdam te onderzoeken of en op welke wijze het mogelijk is te komen tot een aanlegsteiger voor de waterbus over de Noord. Het voordeel hiervan is dat er een directe extra relatie gecreëerd kan worden richting Kinderdijk en Dordrecht-Rotterdam.



De onderzoekslocatie van een mogelijke nieuwe aanlegplaats van de waterbus voor de transferia

Voor Kinderdijk heeft dit als grote voordeel dat daarmee meer dan in busvervoer over de dijk, de beleving van het water al direct begint op de Noord. Voor het functioneren van de mobilityhub betekent dit dat Alblasserdam ook een echte poortfunctie krijgt voor forensen zowel richting de bedrijven in Alblasserdam als richting Rotterdam en Dordrecht.



De halteplaats Alblasserdam behoort tot de best gebruikte van de waterbus, met 80-100.000 in- en overstapbewegingen per jr

Verwerving en herbestemming Ruigenhil

Naast het transferium onder de brug, is ook project Ruigenhil nu reeds een lopend project, omdat ook deze zowel voordereedscheppend is voor, als een bijdrage levert aan de ontwikkeling van het gehele gebied.

Rond 1960 zijn de eerste bestemmingsplannen in het betreffende gebied aan de Ruigenhil tot stand gekomen en deze locatie is destijds al gelijk bestemd tot "industriegebied". De woningen hebben dus, sinds we in Nederland zijn gaan werken met bestemmingsplannen nooit de bestemming "wonen" gehad. Bewoners die sindsdien hier een huis hebben betrokken konden weten dat de activiteit wonen strijdig was met de geldende bestemming. De overheid heeft echter tot op heden niet gehandhaafd op deze strijdigheid. De situatie met bewoonde panden aan de Ruigenhil heeft de afgelopen jaren voortbestaan. Medio 2020 ontstond het idee om op een gedeelte van de gronden waar de panden stonden een transferium te realiseren als alternatief voor een Transferium op het Zuidelijk Haven terrein en vanwege een grote vraag naar geconcentreerde parkeerruimte vanuit het bedrijfsleven.

Omdat inmiddels ook door de openbaarheid van de discussie over het transferium diverse projectontwikkelaars interesse in het gebied kregen, heeft eerst het college en vervolgens de gemeenteraad, om eventuele prijsopdrijvende effecten (speculatie) te voorkomen, het besluit genomen tot oplegging van voorkeursrecht cf. de Wvg in 2021.

Inmiddels is meer dan 60% van het grondgebied minnelijk verworven, met behulp van het voorkeursrecht. Dit betekent dat dit grondgebied vrijkomt voor de hubfunctie zoals deze altijd gedacht is. We denken daarbij in eerste aanleg nog steeds aan een tweede transferium, vanwege de ontlasting van en daarmee capaciteitsvergroting van de bedrijventerreinen en het grote maatschappelijke belang van terugdringing van de mobiliteit.



Het gebied Ruigenhil waar een voorkeursrecht voor de gemeente is gevestigd

Transferium 2

Een van de locaties die in eerste instantie genoemd is om in aanmerking te komen waar

een tweede transferium ontwikkeld kan worden, bevindt zich op de eerder genoemde locatie Ruigenhil. Op dit moment wordt deze locatie eerder gezien als mogelijke tijdelijke locatie voor geconcentreerd parkeren, in afwachting van de definitieve grotere parkeervoorziening na realisatie van de maatregelen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma voor de primaire kering. De behoefte aan een tweede transferium wordt gevormd door drie oorzaken:

- een te groot beslag op dure grond op bedrijfsterreinen voor parkeren van eigen werknemers,
- een combinatie met collectief vervoer (over water en via bus), alsmede deelfiets/scooter vervoer, levert mogelijkheden op voor een efficiënt en fileontlastend last mile vervoer voor autobestuurders
- een combinatie met gebruikers van langzaam vervoer, levert mogelijkheden op voor verder vervoer met collectief vervoer.

Ten aanzien van het eerste geldt, dat bedrijven al snel tegen de grenzen van hun groei aan lopen door gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden. Door in te zetten op vervoermanagement en het huren van parkeerplaatsen voor personeel in de transferia, wordt ruimte gecreëerd op het bedrijventerrein. Indien onderdeel van het vervoermanagement van bedrijven tevens (fiscaal en anderszins aantrekkelijke) afspraken kunnen worden gemaakt met werknemers om andere vervoersvormen te kiezen (b.v.k. langzaam vervoer), zou van de zijde van de gemeente planologisch het percentage bebouwd gebied op het bedrijventerrein kunnen worden vergroot.

Ten aanzien van het tweede geldt dat met name de functie van overstappen van auto naar een andere vervoersmodaliteit staat of valt met de aanwezigheid van veilige stallingsruimte voor auto's.

Voor het derde geldt hetzelfde maar dan als overstappunt voor OV en vervoer over water.

Truckparking

Vrachtwagenchauffeurs die goederen van en naar Nederland vervoeren, kunnen gebruikmaken van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen (truckparkings) op verschillende locaties in Nederland. Op beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen kunnen chauffeurs hun truck veilig parkeren, zodat de kans op ladingdiefstal en inbraken beperkt is. De beveiligde parkeerplaatsen bieden de chauffeur naast veiligheid ook comfort.

Ook ten behoeve van o.a. de Rotterdamse haven, maar ook vanwege het tekort aan bewaakte veilige truckparkings in Nederland is het rijk samen met provincies een zoektocht gestart naar geschikte locaties. In de zoektocht naar een goede locatie voor een truckparking in de nabijheid van de Drechtsteden is een locatie gevonden in Alblasterdam, naast de A15 aan de Grote Beer binnen het gebied Poort aan de Noord. Deze locatie lijkt geschikt voor ontwikkeling tot Truckparking en biedt daarmee (deels) een alternatief qua benodigde capaciteit voor de originele gedachte ter hoogte van Dordrecht naast de A16.

Deze locatie is eigendom van Rijkswaterstaat. Eerder heeft reeds een volumestudie plaatsgevonden en na een eerste verkenning lijkt de locatie geschikt. RWS en de provincie Zuid Holland zijn voornemens hieraan mee te werken en het terrein overtollig

te verklaren, waardoor het Rijksvastgoedbedrijf het kan verkopen. Dat laatste kan overigens wel wat tijd kosten: het Rijksvastgoedbedrijf is onderbezet.

Inmiddels zijn de gemeente, RWS en de provincie besprekingen gestart om te beoordelen hoe het publieke belang het best gediend is bij de keuze van de exploitatie (grond in publieke of private handen, etc.). Hier speelt mede de gevolgen van het Didamarrest een rol. We komen hierop terug bij de besluitvorming over het programma in september 2024.



Uit de volumestudie, een beeld van het gebied met ongeveer 180 parkeerplaatsen

Verschillende partijen hebben voorzichtig interesse getoond, waaronder uit Alblasterdam. Dat zijn bedrijven die gebruik willen maken van de truckparking, maar ook die geïnteresseerd zijn in de exploitatie. Sinds 2021 zijn verkennende gesprekken geweest met betrokkenen en heeft de gemeente Alblasterdam voornamelijk een positieve en constructieve grondhouding aangenomen op dit initiatief. Wel zien we voornamelijk geen relatie, laat staan combinatie met de lopende ontwikkelingen rondom een mobiliteitshub.

Anders dan eerder wel is verondersteld, is er geen directe koppeling met een duurzaam brandstofverkoopspunt. Dit kan wel, maar is voor de exploitatie niet noodzakelijk. Dit betekent dat een brandstofverkoopspunt eerst in de ontwerpfase van het programma een plek kan krijgen binnen Poort aan de Noord.

Evenemententerrein

Alhoewel in fysieke zin er potenties zijn voor een evenemententerrein in het gebied, moet een evenemententerrein binnen het gebied Poort aan de Noord zo goed als onhaalbaar worden geacht. Een eerste verkenning leert dat met name de aanwezigheid

van de route gevaarlijke stoffen over de brug over de Noord dusdanige beperkingen oplegt, dat samenscholingen van maximaal vijftig, incidenteel en dan nog gedurende een beperkte tijd, honderd mensen slechts als acceptabel wordt beschouwd. Dit levert zulke beperkingen op dat hier geen verder onderzoek naar wordt gedaan.

Nieuwe locaties wonen

Er worden een aantal nieuwe woningbouwlocaties gepland direct benoorden de A15. Dit geldt voor uitbreiding van woningbouw in het Havengebied, waarbij Poort aan de Noord en meer specifiek de transferia als geconcentreerde parkeervoorziening als opvang van autoparkeren dienen, zowel voor Oceanco (met een additionele stallingsbehoefte van in ieder geval 200 auto's), alsmede voor de woningen in aanvullende zin (extra autobezit, etc).

Onderzocht wordt of Poort aan de Noord als gebied ten zuiden van A15 mogelijk een rol kan spelen bij de stallingsbehoefte van motorvoertuigen van de nieuwe inwoners voor uitbreiding woningbouw in de toekomstige woningbouw in Vinckenwaard Noord, teneinde de nieuwe woonwijken autoluw te maken. Nader te onderzoeken zaken zijn daarbij de eerder genoemde criteria loopafstand, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

OV-lijnvoering

De concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem omvat het openbaar vervoer per bus in de regio die wordt gevormd door de plaatsen Alblasserdam, Dordrecht, Gorinchem, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht³. De concessie is gegund aan Qbuzz en loopt met verlenging tot 2033.

Voor Alblasserdam zijn de buslijnen 416 (ri. Dordrecht ziekenhuis en station), 489 (Rotterdam Kralingse Zoom - Nieuw Lekkerland v.v., 491 (Sliedrecht-Rotterdam Zuidplein v.v.) van belang.

Binnen het kader van de concessie worden oplossingen gezocht voor een meer effectief maken van de vervoerwaarde van het openbaar vervoer. Dat kan o.a. door de nu binnen het gebied Poort aan de Noord enigszins desolaat gelegen en als sociaal onveilig ervaren haltering te verbeteren en aan te sluiten bij de ontwikkeling tot een volwaardige mobiliteitshub en behoefte van het bedrijfsleven (werknemers en ondernemers).

Aanhaking publiek vervoer

Een hub (of een concept van hubs) die door meerdere partijen wordt gebruikt biedt mogelijk ook aanvullende en combinatiekansen vanuit het openbaar en doelgroepenvervoer.

Stroomlijn geeft in het kort de volgende mogelijkheden voor publiek vervoer:

- Tijdens de daluren is er de mogelijkheid om de voertuigen voor doelgroepenvervoer in te zetten voor bijvoorbeeld toerisme (Kinderdijk). Dit is een nader te onderzoeken interessante combinatie met het transferium Kinderdijk.
- Stimuleren publiek vervoer met de inzet van voertuigen doelgroepenvervoer als alternatief voor OV aan de randen van de dagen of als aanvulling. Dit geeft mensen een soort van thuiskomgarantie bij gebruik van het OV. De inschatting is dat het gebruik hiervan beperkt is. Ook hiervoor geldt dat aanvullend onderzoek, samen met Qbuzz, gewenst is.

³ OOK DE SPOORLIJN DORDRECHT - GELDERMALSEN (MERWEDELINGELIJN) BEHOORT TOT DEZE CONCESSIE.

- Innoveren in het publieke vervoer en fijnmazigheid van het OV vergroten. Het DGV vervoert nu OV reizigers; het OV vervoert DGV reizigers en ze rijden tegelijkertijd rond met lege stoelen. Als de vervoersontwikkelaar van QBuzz wil samenwerken met Stroomlijn en er onderling data wordt uitgewisseld kan worden bekeken of er een businesscase mogelijk is voor publiek vervoer.
- Wijkhopper verder uitrollen, met focus op woongebieden met een relatief hoge dichtheid. Ook dit kan samen met Qbuzz worden verkend. Bovenstaande ontwikkelkansen vragen vooral overleg en inzet/investeren op business development. Een hub kán hierin faciliterend werken, maar dan vooral vanuit de gevraagde voorzieningen (ruimte, rustplekken, laadinfra en opstelplekken). Daarbij gaat het wel om beperkte aantallen.

F15 (incl. fietslus)

Op dit moment heeft de regio Drechtsteden geen eigen fietsnetwerk gedefinieerd. De gemeenten in de Drechtsteden sluiten aan op het provinciale fietsnetwerk.

In dit netwerk wordt onderscheid gemaakt tussen een Hoofdnet en een Plusnet, waarbij ontbrekende schakels hieronder op het kaartje zijn weergegeven.

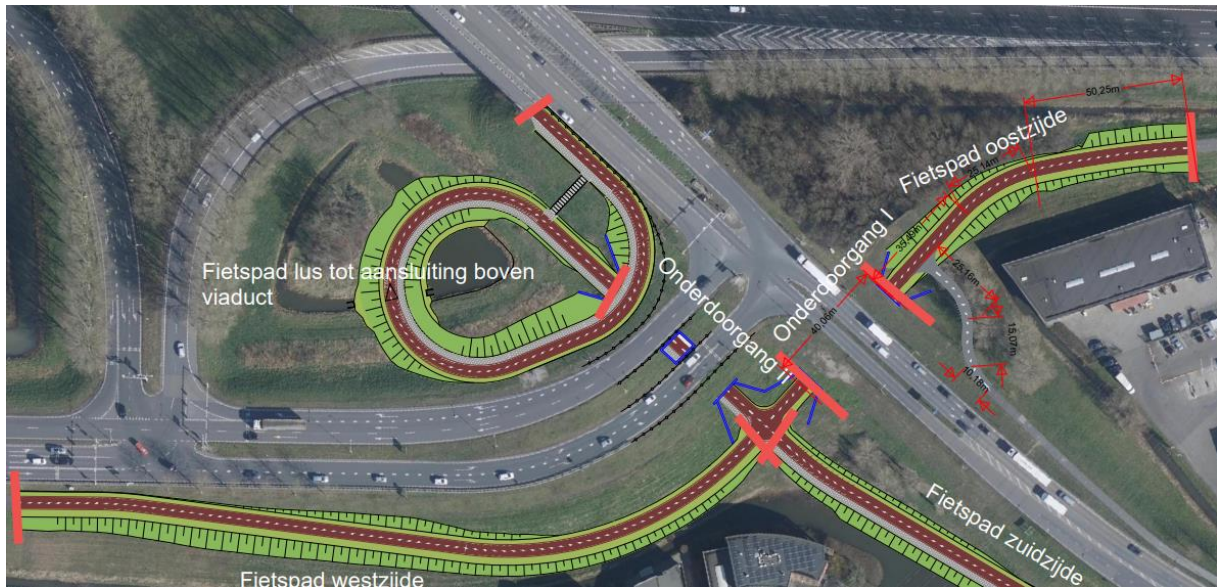
De snelfietsroutes (onderdeel Plusnet) zijn met name bedoeld als alternatief voor automobilisten die in de file staan op de A15, de zgn F15. Met de sterke opkomst van de elektrische fiets en speed pedelecs worden deze verbindingen een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto.



In de huidige F15 zitten een aantal voor fietsers moeilijk overbrugbare en zeker niet altijd verkeersveilige onderbrekingen. Aangezien, zoals boven geconstateerd ingezet wordt op een alternatief voor de auto, is de F15 van belang. Net buiten het gebied van Poort aan de Noord kennen we de gevaarlijke kruising Grote Beer/ Edisonweg/ Molenpad, waarbij het Molenpad een fietspad is als onderdeel van de F15.

Inmiddels is een voorstel gemaakt om deze kruising voor fietsers ongelijkvloers te maken. Het resultaat hiervan is bijgevoegd.

Dit voorstel is ingediend bij de regio voor een bijdrage uit de mitigerende maatregelen voor de opschorting van de verbreding van de A15. Tevens zal een bijdrage worden gevraagd uit de middelen van het Rijk voor verbetering van de verkeersveiligheid.



Deze ingetekende foto geeft een goed beeld van het ingediende voorstel

(Deel)vervoer

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan éénvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc. De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken.

De wens is om komende jaren in Alblasterdam aan te haken bij de regionale MAAS initiatieven van Stroomlijn. Dit past ook bij het doorontwikkelen van de mobiliteitshub en de aanhaking op de bereikbaarheid van de zuidelijke Randstad

Daarnaast is autodelen al jaren in opmars. Je opent een dergelijke deelauto met een app of een pas. Er zijn, zoals ook al geformuleerd in de bereikbaarheidsstudie een aantal voordelen (gemiddeld 15-20% minder autokilometers, voor ritten beperkt extra mobiliteit (16%) en meer mensen toegang tot mobiliteit, deelauto's zijn goed alternatief bij stringent parkeerbeleid en weinig parkeerplaatsen bij woning).

De deelmogelijkheden voor mobiliteit zijn in een mobiliteitshub uitermate goed inpasbaar en onderdeel van een systeem van snel overstappen, gecombineerd met bijv. last mile vervoer.

4.4 Beleidsruimte en sturingsmogelijkheden

Daarnaast moeten we in het kader van realiseerbaarheid inzoomen op de aanwezige beleidsruimte voor de planvorming in Poort aan de Noord. Bij elk gebiedsonderdeel of project moet bedacht worden dat de beschikbare sturingsmogelijkheden afhankelijk zijn van een aantal criteria waarmee de mate van gewenste sturing kan worden ingeschat.

Deze criteria zijn:

1. aantal partijen/partners; hoe kleiner het aantal participanten, des de groter de sturingsmogelijkheden,
2. beslissingsbevoegdheid; in hoeverre bepaalt de gemeente of het project wel of niet ontwikkeld wordt; hoe meer zeggenschap c.q. beslissingsbevoegdheid, hoe meer sturing,
3. grootste financieel belang; welke partij heeft het grootste financiële belang bij de ontwikkeling van het project; hoe minder het belang (risicodragend), des de minder de invloed,
4. (nog geen) vigerend plan aanwezig; in hoeverre is er sprake van een bestaand plan waarin aspecten en elementen al zijn vastgelegd; hoe meer er vastgelegd is, hoe minder sturing overblijft,
5. andere afspraken/besluiten uit het verleden; welke relaties zijn er tussen partijen m.b.t. afspraken, contracten, etc.; hoe minder afspraken er gemaakt zijn, hoe groter de sturing.

5. Herdefiniëring van de opgave

Op grond van een nadere analyse en doordenken van de logische verbanden binnen het gebied, uitgaande van eerder genoemde uitgangspunten (bereikbaarheid in tijd, sociale veiligheid, verkeersveiligheid), gekoppeld aan bedoelde effecten (vermindering mobiliteit, verbeteren bereikbaarheid, creëren ruimte op bedrijventerreinen, versterken vervoerwaarde OV i.c.m. koppeling met doelgroepenvervoer, bijdragen aan oplossing truckcars).

In deze conceptfase van het maken van de gebiedsvisie en het programma voor Poort aan de Noord, kiezen we ervoor om dit te verwoorden in een separate studie, die als zodanig integraal onderdeel uitmaakt van het concept. Deze zal als basis dienen voor de verdere doorontwikkeling van Poort aan de Noord.

Belangrijke noties daarbij zijn:

- Er wordt een eindbeeld geschetst op basis van een analyse. Deze start bij de huidige insteek gebaseerd op een optelsom van projecten, vervolgens het gebied Poort aan de Noord nader in context te plaatsen vanuit de hoofdoggave, om vervolgens betreffende eindbeeld te formuleren. De analyse vindt plaats vanuit het perspectief van de bereikbaarheid voor de reiziger naar haar en/of zijn einddoel: korte verplaatstingstijd, sociaal veilig, verkeersveilig.
- Daarbij past ook dat er geen rechte weg is naar het eindbeeld. Deze zal altijd via suboptimale zijwegen weer naar de hoofdweg moeten leiden. Voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het huidige voorstel voor het transferium onder de brug. In de startfase (thans) is het voorstel om deze op maaiveldniveau te realiseren. Dat is een tijdelijke oplossing vanuit goed ruimtegebruik en optimalisering van de mogelijkheden en aansluiten bij de behoeften vanuit de samenleving zal dit eerder in relatief lichte constructies onder de brug moeten uitmonden met een veelvoud aan geconcentreerde parkeercapaciteit. Zoals eerder reeds gemeld is dat vooral afhankelijk van de gewenste benodigde maatregelen in het kader van HWBP en het renovatie onderhoud van de brug als rijksmonument.
- Tegelijkertijd betekent dat ook dat we kiezen voor een zo direct mogelijk organiseren van de verschillende aspecten van de mobiliteitshub: deelparkeren, zo snel mogelijk komen tot afspraken over verbinding OV, vervoerrelatie met Kinderdijk goed vormgeven, etc.

- De Truckparking staat in zijn aard (vrachtwagens) los van de mobiliteitshub en wordt als een separaat project in het vele honderden meters lange gebied van Poort aan de Noord op de meest gewenste plaats langs de rijksweg gesitueerd, aan de oostkant nabij de af- en toerit.
- De fasering van de realisaties naar de toekomst is op dit moment niet in jaargangen te duiden. We schetsen in deze fase een eindbeeld als visie en programma waarop gestuurd kan worden.

6. Ontwikkelingsstrategie

6.1. Inleiding

In de separaat bijgevoegde bijdrage is uitgebreid aandacht besteed aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Deze ruimtelijke invalshoek vormt één van de drie componenten die onderdeel uitmaken van een ontwikkelingsstrategie om het gewenste eindbeeld uiteindelijk ook te realiseren.

De twee andere componenten, die in dit hoofdstuk nader uitgewerkt zullen worden zijn de financieel-economische invalshoek en de fasering van de afzonderlijke projecten in de tijd.

6.2 Verwezenlijking beleidsuitgangspunten en mate van sturing

Een nadere analyse van de eerder genoemde beleidsuitgangspunten leert dat de eerste drie punten, en in zekere zin ook het vierde punt, hoofdzakelijk betrekking hebben op locaties in en om de bestaande dorpskern en de mogelijke uitbreiding ervan. Deze reeds geformuleerde uitgangspunten zijn:

1. ontwikkelen vanuit Alblasserdams belang
2. goed, betrouwbaar en snel openbaar vervoer van/naar Dordrecht en Rotterdam
3. goede, snelle en veilige voorzieningen voor langzaam verkeer
4. goede bediening van de doelgroepen van publiek vervoer

Geconstateerd is reeds dat in veel gevallen er een beperkte mate van sturing vanuit Alblasserdam is op het realiseren van de ontwikkeling van het gebied. Alblasserdam is dus aangewezen op samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven.

De Alblasserdamse planvorming in het kader van de voor ogen staande opgave kenmerkt zich tot nu toe als een enigszins onsamenhangend proces. Er wordt wel invulling gegeven aan het verwezenlijken van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen maar dit vindt nog te veel op een ad hoc basis plaats. Een integrale visie waarin de samenhang (zowel ruimtelijk, financieel en fasering-technisch) tussen de verschillende projecten zichtbaar wordt gemaakt, ontbreekt.

Een belangrijk middel om invloed en sturing op het ontwikkelingsproces te kunnen uitoefenen wordt gevormd door het genereren van financiële ruimte. Bij het ontwikkelen van verschillende onderdelen van het ontwikkelingsplan van Alblasserdam is het van belang dat voortdurend gezocht wordt naar mogelijkheden om een positieve cash-flow te stimuleren teneinde financiële buffers (armslag) te kunnen creëren. Het is daarbij van belang dat de totale integrale ontwikkeling van Poort aan de Noord onder één en dezelfde kosten-/batenbalans (een totaal exploitatieopzet) valt zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van verevening binnen en tussen plan-onderdelen. Het op deze

manier opzetten van een strategisch financieel ontwikkelingsscenario biedt mogelijkheden om die processen waar sturing gewenst is, maar de mate van invloed mager is, met behulp van financiële injecties in positieve zin te beïnvloeden.

In het voorgaande is aangegeven hoe belangrijk de afstemming met de ontwikkelingen met de transferia en de mobiliteitshub voor Alblasserdam is. Aangegeven is dat het uitwerken van deze relatie niet alleen een ruimtelijk-visueel vraagstuk is maar tevens een plannings- en fasering-technisch probleem.

Een goede aansluiting van de mobiliteitshub op de bestaande kern van Alblasserdam kan bereikt worden door deze ontwikkeling zorgvuldig te sturen. Door het gebrek aan voldoende invloed en sturingsmogelijkheden is het van belang dat hiervoor ruimte gecreëerd wordt. Een middel dat hiertoe bij kan dragen is naast financiële armslag, ook proberen te passen en gebruik te maken van de mogelijkheden, die andere overheden kunnen bieden. Denk daarbij aan mogelijkheden voor optimalisatie binnen de tot 1933 doorlopende bestaande concessie van het openbaar vervoer of de beschikbaarstelling van nieuwe subsidiemiddelen voor het oplossen van knelpunten in de verkeersveiligheid. Hier wordt in de ontwerp fase van de gebiedsvisie en het programma apart aandacht besteed.

In de bijgevoegde studie naar de invoeging van projecten en de ruimtelijke samenhang daarvan, is apart aandacht geschonken aan de fasering technische kant van de ontwikkeling van Poort aan de Noord.

7. Besluitvormingsproces

Dit beleidsproduct, zoals dat aan u wordt gepresenteerd, is de concept versie van de gebiedsvisie en programma Poort aan de Noord. Dit is dan ook niet voor niets een stuk in wording, zoals dat vooral in samenwerking met de gemeenteraad, en gebaseerd op contact met de meest betrokkenen, t.w. (organisaties van) ondernemers en de bewoners van Alblasserdam, zijn vorm moet krijgen.

Na een eerste presentatie van hetgeen bedacht is aan gemeenteraadsleden op 23 april 2024, zal in ieder geval voor de derde week in juni 2024 gevraagd worden naar wensen en bedenkingen van de gemeenteraadsleden, resp. de onderscheiden fracties. De vorm waarin is uiteraard aan het presidium. Vervolgens kunnen gemeenteraadsleden na aanpassing van het voorstel in een ontwerp gebiedsvisie en programma van de kant van het college voor de derde week van september 2024 hun input leveren, alvorens het college van B en W dan voor 27 september 2024 (deadline verlenging voorkeursrecht Ruigenhil) besluit.

8. Communicatie

De gebiedsvisie en het programma Poort aan de Noord, beschrijft op hoofdlijnen de toekomstige inrichting van het gebied. Het is daarmee basis voor de nadere invulling, waarmee betrokken inwoners en ondernemers in en naast het gebied te maken krijgen.

Er zijn vanwege het karakter van het bestemmingsplan en de schadelijke gezondheidseffecten voor inwoners in formele zin geen woningen in het gebied, wel bewoners aan de Ruigenhil. Met de bewoners zijn en worden intensieve gesprekken

gevoerd over verwerving van gronden. Zoals reeds eerder aangegeven is het de bedoeling dat er na verwerving geen bewoners meer aanwezig zullen zijn in dit gebied. Daarmee komt een einde aan een ongewenste gedoogsituatie, die gevolgd zal worden door een genormaliseerde handhaving van de planologische situatie.

Met de (organisaties van) ondernemers willen we intensief overleg voeren, en voor een deel is dat proces reeds gestart. De resultaten van dat overleg zullen terug te vinden zijn in het vervolg, het ontwerp.

Poort aan de Noord is van belang voor grote delen van Alblasterdam. Daarom zal in juni een inloopavond worden gehouden voor inwoners. Ook de daar gemaakte opmerkingen worden verwerkt in het ontwerp.

BIJLAGE 1

STATUS GEBIEDSVISIE ALS PROGRAMMA OMGEVINGSWET

Wat is een programma onder de Omgevingswet (Ow)

Een programma op grond van de Omgevingswet (artikel 3.5 Ow) bevat mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, voor een of meer onderdelen van de fysieke leefomgeving:

- a. Een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud daarvan
- b. Maatregelen om aan een of meer omgevingswaarden te voldoen of een of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken. Uit de verwijzing naar artikel 2.1 volgt dat een programma gericht moet zijn op de doelen van de Omgevingswet.

Kenmerken van een omgevingsprogramma

Een programma op gemeentelijk niveau wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.4 Ow).

Het programma is zelfbindend. Dit betekent dat het alleen het bestuur zelf bindt (dus niet burgers, organisaties of bedrijven, tenzij er sprake is van beleidsregels, zie paragraaf 1.3 of programma met programmatische aanpak, zie paragraaf 1.2).

Een programma kan wel burgers en bedrijven stimuleren om die dingen te doen die helpen om de doelstellingen te halen. Er is geen sprake van direct toezicht of handhaving op een programma.

Er staat geen beroep open tegen de vaststelling van een programma. Wel kan het algemeen bestuur (i.c. gemeenteraad) aan de hand van het programma het uitvoerend bestuur (i.c. College van B&W) om verantwoording vragen.

Type omgevingsprogramma's volgens de wet

We spreken in geval van Poort aan de Noord van een vrijwillig of onverplicht programma. Gemeenten mogen zelf bepalen of ze deze willen opstellen en vaststellen en wat de inhoud ervan is. Dit type programma is dus op initiatief van de (lokale) overheid en kan worden ingezet vanuit een wens tot beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering/ sturing.

De gemeente kan een programma sectoraal of multisectoraal insteken. Het kan thematisch, gebiedsgericht of vanuit een specifieke opgave betreffen. Het abstractieniveau kan gekozen worden en het kan gericht zijn op beleidsontwikkeling of meer op de beleidsdoorwerking. Een omgevingsprogramma bevat altijd maatregelen om doelstellingen op het gebied van de fysieke leefomgeving te bereiken. Dat laatste volgt uit artikel 3.5, onderdeel b Ow.

De Omgevingswet stelt weinig eisen aan de opzet en inhoud van vrijwillige omgevingsprogramma's.

Een vrijwillig programma kan zich richten op een thema, sector, gebied of opgave. Het is geschikt voor:

1. de uitvoering van de ambities uit de omgevingsvisie of een andere visie, als deze beleidsmatig vertaald kunnen worden in doelen en maatregelen/inspanningen

2. (complexe) situaties waar sturing nodig is: waar we te maken hebben met inhoud, proces, doelen, mensen, middelen en interactie met de samenleving
3. complexe bestuurlijke processen: sommige kwesties zijn complex of bestuurlijk gevoelig zodat de bestuurlijke wens ontstaat de kwestie gericht aan te pakken en eventueel te monitoren. (Monitoring van de uitvoering en resultaten van een programma is niet wettelijk verplicht. Wel sluit het goed aan bij het gedachtegoed van de beleidscyclus.)
4. uitvoeringsmaatregelen die horen bij een gebiedsuitwerking of gebiedsgericht beleid
5. thematische benadering. Dan kunnen ze het samenhangende beleid voor het betreffende thema bevatten én de maatregelen die genomen zullen worden om de doelstellingen uit dat beleid te realiseren.
6. gebiedsgerichte uitwerkingen zoals bijvoorbeeld een havenvisie of een visie buitengebied; Poort aan de Noord is hier een voorbeeld van.

Relatie omgevingsvisie en omgevingsprogramma

Een omgevingsprogramma kan voortkomen uit een omgevingsvisie. De omgevingsvisie beschrijft integraal en op hoofdlijnen hoe de toekomst van de fysieke leefomgeving eruitziet. Een omgevingsprogramma richt zich meer op de uitvoering en beschrijft gerichte maatregelen waarmee beleid wordt uitgevoerd. Programma's hebben niet altijd directe koppeling nodig met de omgevingsvisie. Wel is het verstandig om in de gaten te houden dat nieuw beleid in een programma niet in strijd is met het integrale omgevingsbeleid in de omgevingsvisie. Ook kan nieuw beleid in een programma soms aanleiding zijn om het beleid in de omgevingsvisie aan te passen.

In een omgevingsprogramma werk je het strategische beleid (van de omgevingsvisie) uit. Het is daardoor een instrument dat op tactisch niveau invulling geeft aan de ambities van het bevoegd gezag. Dat kan in omgevingsprogramma's per thema (=sectoraal beleid), per maatschappelijke opgave of in integrale samenhang voor een gebied (project, deel van de stad, gehele stad of regionaal). In het omgevingsprogramma werkt u uit met welke maatregelen (concrete acties) u het beleid gaat realiseren ten behoeve van bescherming, beheer, gebruik en ontwikkeling van de leefomgeving (artikel 3.5 Ow).

Relatie met andere gemeentelijke beleidsdocumenten

Op de vraag of een beleidsdocument dat voldoet aan de definitie van het programma in artikel 3.5 Ow ook verplicht moet worden vastgesteld als een programma onder de Omgevingswet en aan de daaraan gestelde eisen moet voldoen, luidt het antwoord ontkennend. Dit wordt door de Ow niet voorgeschreven. Wel is het uitdrukkelijk de bedoeling van de wetgever dat het beleid over de fysieke leefomgeving in omgevingsvisie en omgevingsprogramma's wordt vastgelegd. Het opnemen van beleid over de fysieke leefomgeving in andere beleidsdocumenten doorbreekt namelijk de samenhang in de instrumenten uit de Omgevingswet in de beleidscyclus.

Participatie extern

In het omgevingsprogramma moet staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit. De overheid mag zelf weten hoe zij daar invulling aan geeft. Wie een overheid bij de vroegtijdige participatie betreft, hangt af van het type programma: aard, omvang en invloed op de fysieke leefomgeving.

Relatie met Wet Voorkeursrecht gemeenten

Als onderdeel van het besluit van het college over het programma kan het college het voorkeursrecht voor de gemeente op gronden van Ruigenhil verlengen (dat eerder als besluit van de gemeenteraad in september 2021 voor drie jaar werd vastgelegd) met als titel het door het college onder de Omgevingswet vastgestelde programma Poort aan de Noord.

BIJLAGE 2. CULTUURHISTORISCH RAPPORT AANWIJZING GEMEENTELIJK BESCHERMD DORPSGEZICHT

Alblasserdam Beschermd dorpsgezicht, Cultuurhistorisch onderzoek BAAC rapport B-12.0104, oktober 2012

Het rapport schetst hoe er een verandering van het karakter van de polder optrad aan het begin van de twintigste eeuw, toen er na opspuiten de scheepswerf 'Werf de Noord' (huidige Oceanco) werd gerealiseerd. In 1936 werd ten zuiden van de werf in opdracht van de Nederlandsche Kabelfabriek een staalfabriek in de polder gebouwd. Dit concern, dat onder meer leverde aan de scheepsbouw, groeide uit tot een groot complex onder de naam Nedstaal, het huidige FN Steel. Tussen de beide bedrijven werd in 1939 de brug over de Noord gebouwd (in 1992 aangevuld met een tunnel). Thans heeft de Ruigenhil een industrieel karakter waarbij de scheepsdokken, de brug over de Noord (Rijksmonument) en het hoofdgebouw van de staalfabriek (gemeentelijk monument) de belangrijkste objecten gebouwd erfgoed zijn. Vanuit de invalshoek van industrieel erfgoed bekeken zijn er zeker nog waardevolle locaties (bv. Nedstaalfabriek) of structuren (de oude scheepswerven, dokken en kades, waaronder het oostelijke deel van de Zuiderstek) aanwezig in het gebied.

De voormalige polders Cortgene en Ruigenhil worden in Zone A geclassificeerd; zone A "...is van belang vanwege de ruimtelijke vormgeving langs de oeverzones van de Noord en de Alblas, de bebouwingsschaal en het bebouwingsbeeld dat qua opbouw en detaillering vrij samenhangend en gaaf is met concentraties van rijks- en gemeentelijke monumenten, MIP-panden en waardevolle panden/objecten, het patroon van straten en wegen in samenhang met de profilering en inrichting van de openbare ruimte en het landschap."

Letterlijk luidt de tekst voor de polder Ruigenhil:

"Voormalige polders Cortgene en Ruigenhil

De voormalige polders Cortgene en Ruigenhil zijn van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische waarden door:

- de ligging in de bedijkte oeverzone van de Noord;
- de ontwikkeling van het gebied tot scheepswervenzone, die van groot belang is voor de identiteit van Alblasserdam als scheepsbouwcentrum van Nederland;
- de aanwezigheid van industrieel erfgoed, waaronder scheepswerfstructuren, dokken en de kade Zuiderstek;
- de aanwezigheid van enkele bouwhistorisch waardevolle panden, zoals het vm. Nedstaalpand en panden aan de Zuiderstek.

In de (voormalige) Polder Cortgene en Ruigenhil zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt verminkingen zichtbaar door sloop van industrieel erfgoed, waaronder de karakteristieke kraan. Deze sloop is van dien aard dat hierdoor nog geen afbreuk wordt gedaan aan cultuurhistorische waarde van het gebied als industriële scheepswerf zone."

Er wordt hier dus geen bijzondere melding gemaakt van de panden aan de Ruigenhil. Blijkbaar vallen die vanuit het oogpunt van aangezicht en monumentaliteit minder binnen de scope van het beschermd dorpsgezicht. Dit spoort ook met dat in de lijst voor het

Beschermd dorpsgezicht Alblasserdam van beeldbepalende zaken, op adres en pand vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 26 november 2013, aangevuld op 12 april 2016, geen panden aan de Ruigenhil worden genoemd.