

GEMEENTE PAPENDRECHT

Bestemmingsplan Slobbengors



Nota inspraak en overleg

NOTA INSpraak EN OVERLEG VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN SLOBBENGORS

Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan Slobbengors voor ingezetenen van de gemeente Papendrecht ter inzage gelegd van 20 juni tot en met 17 juli 2013. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met onderliggende rapporten ter inzage gelegen op de leestafel in het gemeentehuis en de stukken zijn digitaal beschikbaar gesteld via de gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl. Van de terinzagelegging is vooraf melding gemaakt in het Papendrechts Nieuwsblad. Daarnaast hebben 202 omwonenden rondom de locatie van het geprojecteerde hoofdkantoor van Fokker een brief ontvangen waarin zij zijn geattendeerd op de inspraakprocedure en de inloopbijeenkomst die op 11 juli 2013 heeft plaatsgevonden. Gedurende de periode van terinzagelegging konden zowel schriftelijk als mondeling inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan worden ingediend bij het college. Gedurende de termijn van ter inzage zijn vijf vooroverlegreacties en twaalf inspraakreacties ontvangen.

Vooroverlegreacties:

In het kader van het vooroverleg is aan de volgende instanties een reactie gevraagd:

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
Rijksdienst voor het cultureel erfgoed;
Rijkswaterstaat;
Provincie Zuid-Holland;
Waterschap Rivierenland;
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;
Gemeente Dordrecht;
Gemeente Zwijndrecht;
Stichting Wijkplatform Westpolder;
Kamer van Koophandel;
Oasen;
Tennet;
Gasunie;
Stedin;
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid.

Ontvangen vooroverlegreacties:

Reactie van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft per e-mail laten weten geen aanleiding te hebben voor het maken van op- en aanmerkingen.

Reactie van de Gasunie

De Gasunie heeft de reactie gegeven dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt, zodat de leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie van Provincie Zuid-Holland

Aangegeven wordt dat het voorontwerpbestemmingsplan op enkele punten niet conform de provinciale structuurvisie en de Verordening ruimte is. Zelfstandige kantoren zijn buiten de in de Verordening ruimte aangewezen kantoorontwikkellocaties in principe niet toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn in de planregels uitgesloten, maar binnen de bestemming Bedrijf toch mogelijk aangezien de Staat van Bedrijfsactiviteiten de SBI-codes 74 (overige zakelijke dienstverlening – kantoren) en 511 (Handelsbemiddeling (kantoren)) bevat. Men verzoekt deze twee bedrijfsactiviteiten te schrappen.

Reactie van het college:

De genoemde bedrijfsactiviteiten zullen worden verwijderd.

In het bestemmingsplan is een begripsomschrijving voor dienstverlening opgenomen, terwijl dit begrip in de regels niet terugkomt. De opgenomen omschrijving wijkt bovendien af van de Verordening ruimte. Verzocht wordt de begripsomschrijving te verwijderen.

Reactie van het college:

De begripsomschrijving zal worden verwijderd.

De begripsomschrijving voor detailhandel wijkt af van de Verordening ruimte. Aangegeven wordt dat aangezien in de planregels alleen een verbod voor detailhandel is opgenomen, men niet kan uitsluiten dat het onze bedoeling is geweest om op de vastgelegde manier alle vormen van volumineuze detailhandel uit te sluiten.

Reactie van het college:

De toevoeging in de begripsomschrijving van volumineuze goederen schept onduidelijkheid. Dit deel zal dan ook worden weggelaten. De definitie wordt daarmee min of meer gelijk aan de definitie uit de Verordening ruimte.

Reactie van Waterschap Rivierenland

De waardering wordt uitgesproken over het betrekken van het waterschap in het voortraject van het voorontwerpbestemmingsplan. Men geeft aan dat de dubbelbestemming waterstaat – waterkering de bestemming bedrijventerrein overlapt. De dubbelbestemming geeft de kernzone van de waterkering weer en het waterschapsbeleid geeft aan dat in de kernzone in principe geen bebouwing is toegestaan, omdat bij een eventueel volgende dijkversterking vooral de ruimte in de kernzone van groot belang is. Men adviseert het bouwvlak binnen de bestemming bedrijventerrein buiten de kernzone (dubbelbestemming) te plaatsen.

Reactie van het college:

Naar aanleiding van de vooroverlegreactie heeft ambtelijk overleg met medewerkers van het waterschap plaatsgevonden. Van gemeentezijde is aangegeven dat het op dit moment uitsluiten van bebouwing in de desbetreffende strook ongewenst is. Het op voorhand uitsluiten van een deel van het bouwvlak kan later tot onnodige procedures leiden indien blijkt dat die locatie toch het meest geschikt is en tegemoet kan worden gekomen aan eisen en regels van het waterschap. Duidelijk is dat nieuwbouw in de kernzone strijdig is met de keur en de beleidsregels bij de keur. Het is in principe niet toegestaan daar te bouwen gelet op de geringe afstand tot de waterkering. Leidt het toch tot een bouwplan dan zal bij een aanvraag omgevingsvergunning een watervergunning op grond van de keur en de beleidsregels bij de keur moeten worden aangevraagd. Bij strijdigheid met deze regels dient ontheffing te worden verleend, voordat tot vergunningverlening kan worden overgegaan. Een en ander zal echter in nauw overleg met het waterschap moeten plaatsvinden. Bebouwing op de desbetreffende gronden is echter onderhandelbaar. De stabiliteit en beheerbaarheid van de waterkering staan voorop. Bij de aanbesteding van de bouw van het hoofdkantoor zal aandacht zijn voor de beperkingen van het bouwen in de kernzone.

Aangegeven wordt dat een kaartje ontbreekt met daarop een weergave van de huidige waterhuishoudkundige situatie. Dit zou een wenselijke toevoeging zijn, omdat zo alle overige waterlopen inzichtelijk worden gemaakt. De kaart kan ook als basis dienen voor de verdere uitwerking van de ontwikkelplannen. Als basis zou de legger wateren van het waterschap kunnen worden gebruikt.

Reactie van het college:

Het desbetreffende deel van de legger wateren zal worden toegevoegd aan de toelichting.

Reactie van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid

Aangegeven wordt dat de veiligheidsregio advies uitbrengt over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. Het advies geeft voorstellen om de veiligheidssituatie te optimaliseren. Het bevoegd gezag oordeelt uiteindelijk of het groepsrisico aanvaardbaar is. De veiligheidstoets levert de volgende conclusies op:

- binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig;
- het groepsrisico is lager dan de oriënterende waarde;
- de zelfredzaamheid is onvoldoende, doordat er verminderd zelfredzame mensen in het invloedsgebied aanwezig kunnen zijn. In het gebied is namelijk een school met aangepast onderwijs en een seniorencomplex aanwezig;
- de bereikbaarheid is voldoende;

- de beheersbaarheid is voldoende;
- aan de zorgnorm kan worden voldaan;
- het resteffect is moeilijk in te schatten.

Naar aanleiding van de analyse en de daaruit getrokken conclusies doet men aanbevelingen. Bij ontwikkelingen in het plangebied moet de brandveiligheid van de gebouwen, de bluswatervoorziening en de bereikbaarheid van het plangebied worden afgestemd met de brandweer. In het kader van de zelfredzaamheid bij genoemde scenario's verdient het aanbeveling bij ontwikkelingen binnen de aangegeven veiligheidszone in het plangebied de volgende maatregelen te creëren:

- het wegenplan zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- de gebouwen zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;
- de gebouwen dusdanig ontwerpen, zodat niet-verblijfruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst.

Om de effectiviteit van de genoemde maatregelen te garanderen zijn organisatorische maatregelen noodzakelijk. De omwonenden, gebruikers en andere betrokkenen moeten geïnformeerd worden over een drietal zaken. Ten eerste over de plannen/bestemming in hun directe omgeving en de mogelijke risico's als gevolg daarvan. Ten tweede over de maatregelen die de overheid treft om de risico's te beperken. Tot slot over de handelingsperspectieven voor de burger zelf om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op een eventueel incident. Dit kan door middel van het publiceren van teksten op de website of in de gemeenterubriek. Maar hiertoe kunnen ook andere communicatiemiddelen worden ingezet.

Reactie van het college:

Bij de ontwikkeling van het hoofdkantoor zal afstemming plaatsvinden met de brandweer.

De opgesomde aanbevelingen zullen nadrukkelijk in beeld worden gehouden.

De genoemde veiligheidszone ligt met name op de bestaande bedrijfsgronden van Fokker en voor een klein deel over een stukje van de Industrieweg en over een stukje van de Gantel.

In overleg met de regionaal risicocommunicatie adviseur zal naar de juiste vorm van risicocommunicatie worden gezocht.

Conclusie

De reacties van de provincie Zuid-Holland en het Waterschap Rivierenland geven aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Inspraakreacties:

Er zijn twaalf inspraakreacties ontvangen. Gelet op de Wet bescherming persoonsgegevens zijn namen van diegenen die een inspraakreactie hebben ingediend anoniem geformuleerd. Daarom is geen lijst opgenomen van de personen die hebben gereageerd. Hieronder is een samenvatting van de inspraakreacties opgenomen (genummerd) en de beantwoording van de reactie door het college.

Inspraakreactie 1

Inspreker vraagt zich af waarom de Slobbengorsbrug niet geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer? De Noordhoek is smal zonder vrijliggende paden.

Reactie van het college:

De gemeenteraad heeft via een motie het college opgedragen een verbod voor vrachtverkeer in te stellen op de Slobbengorsbrug. Na instemming van het college met de motie zal deze worden uitgevoerd en niet voor herziening in aanmerking komen. Hiervan wordt nog een verkeersbesluit gepubliceerd. Het vrachtwagenverbod zal worden ingesteld wanneer de nieuwe Slobbengorsbrug in gebruik wordt genomen. Dit besluit heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie van het vrachtverkeer in het zuiden van Papendrecht. Hierdoor wordt Fokker voor vrachtverkeer alleen bereikbaar via de Noordhoek. De route via de Noordhoek wordt sinds de nieuwe aansluiting van de Industrieweg gezien als primaire route voor vrachtverkeer richting Fokker. Dat is mede ingegeven doordat direct langs de Noordhoek minder woningen zijn gesitueerd dan de route via de Pontonniersweg / Eilandstraat. Op de Havenstraat reden voor het vrachtwagenverbod gemiddeld 17 grotere vrachtwagens per etmaal. De gemeente heeft in relatie tot het vrachtwagenverbod op de Slobbengorsbrug het voornemen om het vrachtverkeer op het Westeind (ten zuid-oosten van de aansluiting met de Industrieweg) zoveel

mogelijk te weren. Het vrachtverkeer van en naar winkelcentrum De Meent zal hierdoor niet meer via het Westeind mogen rijden, maar via de route Veerweg – Pontonniersweg. Dit zal zeer waarschijnlijk per saldo een afname betekenen van het vrachtverkeer in de hoek Westeind – Noordhoek en Industrierweg, omdat alleen het vrachtverkeer richting Fokker gebruik zal gaan maken van deze route. De ontwikkeling van het normale en vrachtverkeer zal vanzelfsprekend worden geteld.

In het nog op te stellen Bereikbaarheidsplan zal specifiek worden ingegaan op de routing van het vrachtverkeer en de afwikkeling van het vrachtverkeer in het zuiden van Papendrecht.

Inspreker geeft aan dat bewoners vanuit de kop van het gebouw aan het Westeind veel geluidsoverlast in de spitsuren (6.00-8.00 uur) ondervinden. Men wil dit graag gemeten hebben en wenst een herziening van het besluit.

Reactie van het college:

Inspreker woont aan de zuid-westzijde van het appartementengebouw. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer bedraagt 50-55 dB, oplopend tot 55-60 dB (richting de kruising met de Industrierweg). Deze waarden liggen onder de plandrempe van 65 dB voor wegverkeerslawaaï, zodat geen aanleiding is voor nader onderzoek.

Inspraakreactie 2

Inspreker voorziet een toename van verkeersoverlast door overlast van de aan- en afvoer van bouwmaterialen voor omwonenden door zware vrachtauto's en door extra woon/werkverkeer, ook omdat zwaar verkeer niet over Gantelbrug kan/mag.

Vrachtwagens die geladen/gelost hebben bij Rivierendriesprong of Caldic rijden vaak door om bij de loswal te keren en dan richting Alblasserdam te rijden. Verkeer richting Fokker komt vanaf zes uur 's ochtends op gang. Er wordt te hard gereden en er is geluidsoverlast door motorrijders.

Men doet de suggestie de 30 km-zone vanaf de Industrierweg tot de laatste woonhuizen aan het Westeind richting Noordhoek te verlengen en daarna pas 50 km-gebied in te stellen.

Inspreker woont in de bocht Industrierweg/Westeind en heeft regelmatig schade aan geparkeerde auto's door passerende vrachtauto's. Voor voetgangers ontbreekt een voetpad langs de Industrierweg en verder richting Westeind en Noordhoek. Voor fietsers en voetgangers is het gevaarlijk en onoverzichtelijk. Men draagt als oplossing aan om duidelijke oversteekplaatsen en een voetpad langs de Industrierweg en op het Westeind (binnendijs) aan te leggen.

Reactie van het college:

Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan zal per saldo marginaal toenemen. Het totale kantooroppervlak neemt namelijk met maximaal 512 m² toe. Dit levert een verkeerstoename op van 32 motorvoertuigbewegingen.

De geconstateerde overlast van de aan- en afvoer van bouwmaterialen zal naar verwachting van tijdelijke aard zijn. De gemeente is niet bekend met de exacte omvang van de kerende vrachtwagens ter hoogte van de loswal van bijvoorbeeld Rivierendriesprong en Caldic. Naar aanleiding van deze melding zal daar nader onderzoek worden gedaan en wellicht contact worden gezocht met de betreffende bedrijven.

In het kader van het komend jaar nog op stellen Bereikbaarheidsplan zal worden gekeken naar de mogelijkheden van het instellen van een 30 km-zone ter hoogte van Westeind 183 t/m 205. Hierbij moet rekening worden gehouden met diverse factoren. Dit vraagstuk valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan, maar wij zijn ons bewust van een aantal knelpunten. Daaraan willen wij bij de uitvoering en in het kader van andere trajecten (bijvoorbeeld het bereikbaarheidsplan), samen met u aandacht aan geven. Ongeacht de maximumsnelheid is de handhaving van snelheden op de Noordhoek / Westeind en Industrierweg onderwerp van gesprek tussen de gemeente en politie.

Bij de ontwikkeling van het hoofdkantoor wordt gekeken naar de veiligheid en routes van het langzaam verkeer. Daarbij dienen deze routes te worden gekoppeld aan andere voorgenomen ontwikkelingen. Het is nog niet zeker of en wanneer deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

Inspreker vraagt om meer groenaanplant in en op het talud tegenover het appartementencomplex en geeft aan dat grotere bomen ook geluid filteren.

Reactie van het college:

Toevoeging van groen tegenover de appartementen is meegenomen in de planvorming. Inhoudelijke achtergrond daarbij is dat ook het landschappelijke karakter van het Slobbengors een cruciaal onderdeel is van zijn identiteit. De continuïteit van de rivieroever en het groen langs de rivieroever wordt versterkt. Ook door het toevoegen van groen in de vorm van struiken op de westelijke kop van het huidige fabrieksterrein van Fokker.

Over het filteren van geluid door bomen is en wordt veel geschreven. Zeker is dat zeer brede stroken groen (bijvoorbeeld bospercelen) invloed hebben. De zachte bodem dempt het geluid dan enigszins. Rekentechnisch wordt daar dan ook rekening mee gehouden. Bij een kortere afstand tussen een weg en een gevel is de invloed van de zachte bodem gering. Daar waar al groen aanwezig is, is dit in het rekenmodel verwerkt. De aanwezigheid van groen zal zeker de kwaliteit van de leefomgeving versterken.

Inspraakreactie 3

Inspreker geeft aan dat door de afsluiting van de brug en door de woningbouw van het Merwehoofd de verkeersveiligheid in gevaar komt. Er zijn geen verkeersremmende maatregelen genomen. Achter Fokker liggen drempels en niet langs de woning van reclamant. Men vraagt zich af wat de gemeente hieraan doet.

Reactie van het college:

De afsluiting van de brug en de woningbouw van het Merwehoofd zijn van tijdelijke aard en vallen buiten de kaders van dit bestemmingsplan. Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht is voor de verkeersveiligheid rond het Slobbengors. De tijdelijke situatie van de afgesloten brug hoort snel tot het verleden. Anderzijds wordt gestreefd naar een verkeersveilige inrichting van de Industrieweg en een veilige aansluiting op het Westeind.

Wij zijn ons bewust van de mogelijke wrijving tussen genoemde ontwikkelingen en de eventuele toekomstige groei van Fokker (positief voor de werkgelegenheid, maar wel meer verkeer) en verkeersveiligheid en leefbaarheid. Gezien de al bestaande knelpunten willen wij daaraan bij de uitvoering en in het kader van andere trajecten (bijvoorbeeld het bereikbaarheidsplan), samen met u aandacht aan geven.

Inspraakreactie 4

Inspreker wenst een goed alternatief voor de kantine van de vereniging.

Reactie van het college:

Met de verenigingen ter plekke heeft overleg plaatsgevonden over de planvorming. Zo ook met de Reisduif. De gemeente hecht belang aan de functie die de vereniging vervult. Daarom is ook de gemeente van mening dat gezamenlijk gezocht moet worden naar een goed alternatieve locatie en ruimte voor de Reisduif.

Inspraakreactie 5

Inspreker geeft in overweging om een parkeergarage onder het nieuw te bouwen kantoor van Fokker te maken. Daarnaast vraagt inspreker de parkeerstroken aan het begin van de Slobbengorsweg door middel van dijkverbreding van langsrichting in dwarsrichting aan te leggen. Men geeft aan dat het parkeerbeleid moet worden aangepast. Bij de laagbouw moet een parkeerontheffing aan bewoners worden verschaft. Bij de realisatie van horeca op niveau zal het parkeerprobleem alleen groter worden.

Reactie van het college:

De parkeersituatie op het Merwehoofd valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan en dient op zich voldoende parkeercapaciteit te hebben. In een ander kader is geconstateerd dat er op basis van de parkeernormen in principe voldoende parkeercapaciteit aanwezig is op het Merwehoofd. In de praktijk worden de beschikbare parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarages onvoldoende efficiënt gebruikt waardoor de parkeerdruk op straat onevenredig hoog is. Momenteel is het gebruik van de openbare parkeercapaciteit voor iedereen beschikbaar. In het kader van de herziening van het parkeerbeleid centrum is gebleken dat het uitbreiden van het reguleringsgebied onbespreekbaar is waardoor parkeerontheffingen voor bewoners nog niet aan de orde zijn. Voor het efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit op het Merwehoofd kan de VVE in overleg treden met de eigenaar van de ondergrondse parkeergarages van het Merwehoofd.

Door de situering van het nieuwe kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen) op de Industrieweg toenemen. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is als gevolg van de toename van het aantal parkeerplaatsen op de Industrieweg niet noodzakelijk. Door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen kunnen gebruikers van het sportpark bovendien buiten kantooruren ook van deze parkeergelegenheid gebruik maken. De parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd zal hierdoor verminderen. Naast de parkeerplaatsen aan de Industrieweg zal direct rondom het hoofdkantoor wel een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De eisen ten aanzien van de dijk en waterveiligheid maken het onmogelijk om ter hoogte van het kantoor dieper dan het huidige niveau te graven. Een parkeergarage onder het gebouw is daarmee niet mogelijk. In de concretisering van de planvorming wordt gestudeerd op een goede inpassing van de aan te leggen parkeerplaatsen direct rondom het gebouw.

Inspreker geeft aan dat op de Industrieweg erg hard wordt gereden door jongeren. De nieuwe weg moet als 30 km-weg worden ingericht en er moeten goede controles worden gehouden.

Reactie van het college:

Wij streven naar het rechte trekken van de Industrieweg. Daarnaast wordt de huidige versmalling opgelost en ruimte gecreëerd voor parkeren en bomen. Bij de herinrichting van de Industrieweg zal aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid. Het grootste gedeelte van de Industrieweg zal ingericht worden als 30 km zone.

Inspraakreactie 6

Inspreker vraagt of het bestemmingsplan al is vastgesteld.

Reactie:

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Na de zomer zal de formele bestemmingsplanprocedure worden gestart door terinzagelegging van het al dan niet aangepaste ontwerp-bestemmingsplan. Hiertegen kunnen zienswijzen worden ingediend. Naar verwachting zal de gemeenteraad het bestemmingsplan begin 2014 al dan niet gewijzigd vaststellen.

Inspreker vraagt of bij de bouw van het hoofdkantoor van Fokker ook rekening wordt gehouden met een ondergrondse parkeergarage.

Reactie van het college:

Door de situering van het nieuwe kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen) op de Industrieweg toenemen. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is als gevolg van de toename van het aantal parkeerplaatsen op de Industrieweg niet noodzakelijk. Door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen kunnen gebruikers van het sportpark bovendien buiten kantooruren ook van deze parkeergelegenheid gebruik maken. De parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd zal hierdoor verminderen. Naast de parkeerplaatsen aan de Industrieweg zal direct rondom het hoofdkantoor wel een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De eisen ten aanzien van de dijk en waterveiligheid maken het onmogelijk om ter hoogte van het kantoor dieper dan het huidige niveau te graven. Een parkeergarage onder het gebouw is daarmee niet mogelijk. In de concretisering van de planvorming wordt gestudeerd op een goede inpassing van de aan te leggen parkeerplaatsen direct rondom het gebouw.

Inspreker vraagt wat de stichtingskosten van het hoofdkantoor zijn.

Reactie van het college:

Met het bestemmingsplan Slobbengors wordt de toekomstige invulling (m.n. het internationale hoofdkantoor van Fokker) planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. De precieze invulling met als afgeleide daarvan ook de stichtingskosten wordt nog nader bepaald en ingevuld. Op dit moment is dit nog niet bekend.

Inspreker geeft aan dat met Fokker (kennelijk) overeenstemming is tot het aangaan van een (ver)huurovereenkomst. Men vraagt zich af voor welke periode en voor welk bedrag dit het geval is,

of in de (ver)huurovereenkomst een opzegtermijn is overeengekomen en wat er gebeurt als Fokker de huurovereenkomst beëindigt.

Reactie van het college:

Fokker en de gemeente werken al vele jaren samen. Beider insteek daarbij is de aanwezigheid van Fokker in Papendrecht tot ver in de toekomst zeker te stellen met de ambitie om bijvoorbeeld werkgelegenheid en de kwaliteit van het Slobbengors verder te vergroten. Vanuit die ambitie hebben beide partijen besloten een integraal plan voor het hele gebied Slobbengors op te stellen. Onderdeel daarvan is het internationale hoofdkantoor voor Fokker, waarvan Fokker logischerwijs de huurder zal worden. Hierover zijn ook samenwerkingsafspraken gemaakt. Die afspraken zijn globaal en op dit moment wordt gewerkt aan de concretisering ervan. Net als in de globale samenwerkingsafspraken is alles gericht op een langdurige verbintenis tussen Fokker en de gemeente.

Inspreker geeft aan dat er momenteel al parkeerdruk is op de Slobbengorsweg en op het Aviolandapplein en vraagt zich af hoe dat wordt opgelost.

Reactie van het college:

Door de situering van het nieuwe kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen) op de Industrieweg toenemen.

Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is als gevolg van de toename van het aantal parkeerplaatsen op de Industrieweg niet noodzakelijk. Door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen kunnen gebruikers van het sportpark buiten kantooruren ook van deze parkeergelegenheid gebruik maken. De parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd zal hierdoor naar verwachting verminderen.

De parkeersituatie op het Merwehoofd valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan en dient op zich voldoende parkeercapaciteit te hebben. In een ander kader is geconstateerd dat op basis van de parkeernormen in principe voldoende parkeercapaciteit aanwezig is op het Merwehoofd. In de praktijk worden de beschikbare parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarages onvoldoende efficiënt gebruikt waardoor de parkeerdruk op straat onevenredig hoog is. Momenteel is het gebruik van de openbare parkeercapaciteit voor iedereen beschikbaar. In het kader van de herziening van het parkeerbeleid centrum is gebleken dat het uitbreiden van het reguleringsgebied onbespreekbaar is waardoor parkeerontheffingen voor bewoners (nog) niet aan de orde zijn. Voor het efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit op het Merwehoofd dienen de bewoners in overleg te treden met de eigenaar van de ondergrondse parkeergarages van het Merwehoofd.

Inspreker vraagt waarom het Slobbengors voor deze bouw wordt opgeofferd.

Reactie van het college:

Papendrecht heeft een groot belang bij zowel de kwaliteit van het Slobbengors als bij de borging van de aanwezigheid van Fokker en de bijbehorende werkgelegenheid. De gemeente wil de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit van het groen in het gebied vergroten. De realisatie van het hoofdkantoor biedt daartoe de (ook financiële) mogelijkheden. Het belang van het nieuwe internationale hoofdkantoor is voor Fokker en Papendrecht zeer groot. De uitstraling van het hoofdkantoor zal een bijdrage leveren aan de zichtbaarheid en het profiel van Papendrecht en als randvoorwaarde voor de ontwikkeling is ook meegegeven dat het kantoor een positieve bijdrage moet leveren aan de kwaliteiten van het Slobbengors.

Inspreker vraagt zich af of de burger mogelijkheden heeft om tegen het optreden van de gemeente als projectontwikkelaar te stemmen.

Reactie van het college:

Het handelen van de gemeente is niet te vergelijken met dat van een projectontwikkelaar. De gemeente heeft bij de besluitvorming over het te realiseren hoofdkantoor niet slechts aandacht gehad voor het bouwen van meters kantoorruimte. De aspecten werkgelegenheid en duurzaamheid en te creëren kansen voor het onderwijs hebben een belangrijke rol gespeeld.

Verder heeft een burger diverse mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het gemeentelijk handelen. Te denken valt onder andere aan het inspreken op plannen zoals op het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan, het maken van bezwaar, het aantekenen van beroep, gebruik maken

van spreekrecht tijdens vergaderingen, maar ook het deelnemen aan de gemeenteraadsverkiezingen die in principe elke vier jaar worden gehouden.

Inspreker vraagt waarom de procedure in de vakantie wordt gestart.

Reactie van het college:

Bij de terinzagelegging van ruimtelijke plannen wordt in principe rekening gehouden met een zomervakantie van zes weken. Hierbij wordt de schoolvakantie van de basisscholen als richtlijn gehanteerd. De inspraakprocedure is in onze beleving niet in de vakantie gestart, maar heeft juist voor de vakantie plaatsgevonden.

Inspraakreactie 7

Inspreker verzoekt het Aviolandapad ook geschikt te maken voor fietsers. Dit is onmogelijk gemaakt. Verder vraagt men te zorgen voor ruime parkeergelegenheid, rekening houdend met de toekomstige woontoren en het restaurant. Het is nu al vol met auto's.

Reactie van het college:

Het Aviolandapad heeft officieel de functie van een wandelpad. Dit is vergelijkbaar met het oostelijker gelegen Pontonnierspad. In de praktijk maken fietsers ook gebruik van dit dijklichaam. Dit gaat vaak goed, maar bij drukte ontstaan conflicten tussen voetgangers en fietsers. Mede in overleg met het waterschap zal binnenkort een definitieve afweging worden gemaakt tussen een fietspad waar ook voetgangers zijn toegestaan of het handhaven van de huidige situatie.

De parkeersituatie op het Merwehoofd valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan. In een ander kader is geconstateerd dat er op basis van de parkeernormen in principe voldoende parkeercapaciteit aanwezig is op het Merwehoofd. In de inrichtingsplannen is al rekening gehouden met de toekomstige woontoren en het restaurant. In de praktijk worden de beschikbare parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarages onvoldoende efficiënt gebruikt waardoor de parkeerdruk op straat onevenredig hoog is. Momenteel is het gebruik van de openbare parkeercapaciteit voor iedereen beschikbaar. In het kader van de herziening van het parkeerbeleid centrum is gebleken dat het uitbreiden van het reguleringsgebied onbespreekbaar is waardoor parkeerontheffingen voor bewoners (nog) niet aan de orde zijn. Voor het efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit op het Merwehoofd dienen de bewoners in overleg te treden met de eigenaar van de ondergrondse parkeergarages van het Merwehoofd.

Inspraakreactie 8

Inspreker geeft aan dat door het zicht op het nieuwe pand het kijkgenot afneemt. Men hoop dat men tegen kopse kant van het gebouw aankijkt.

Reactie van het college:

De afstand tussen het geprojecteerde gebouw en het wooncomplex van reclamant bedraagt in elk geval 450 meter. Met deze afstand is er geen sprake van belemmering van het uitzicht van bewoners en zal de invloed op het kijkgenot beperkt zijn. Verder zal er na de bouw aandacht zijn voor het aanbrengen van het nodige groen in de nabijheid van het op te richten gebouw. Het gebouw zal ingepast zijn in een omgeving met groen en ook de Industrieweg zal een groener karakter krijgen door het toevoegen van bomenrijen. Het gebouw zelf is met een hoogte van maximaal 40 meter en 6.000 m² bruto vloeroppervlakte relatief beperkt van omvang.

Inspreker geeft aan dat de groenvoorziening wegvalt door het rechte trekken van de Industrieweg. Men hoopt dat er een pand komt dat qua uitstraling en design past in het gebied en dat er groen terugkomt in de vorm van een wandelgebied.

Reactie van het college:

Door het rechte trekken van de Industrieweg en de inpassing van het nieuwe internationale hoofdkantoor van Fokker zal het groen anders moeten worden vormgegeven. De gemeente wil de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit van het groen in het gebied vergroten. De realisatie van het hoofdkantoor biedt daartoe de (ook financiële) mogelijkheden. Als randvoorwaarde voor de ontwikkeling is meegegeven dat het kantoor een positieve bijdrage moet leveren aan de kwaliteiten van het Slobbengors. Op deze goede inpassing in het gebied en de kwaliteitsslag ten aanzien van de groen-recreatieve kwaliteit van het Slobbengors wordt op dit moment gestudeerd. Daarbij geldt het

uitgangspunt dat de punt van het Slobbengors wordt ingericht als openbaar park. Het hoofdkantoor zal hierin een plek krijgen. Verder zal het groene karakter van het Slobbengors onder andere worden versterkt door het doortrekken van bomenrijen langs de gehele Industrieweg en bossages langs de westelijke zijde van het industriecomplex van Fokker.

Inspreker geeft aan dat de parkeeroverlast tot een minimum moet worden beperkt, zodat bezoekers op de Slobbengorsweg kunnen parkeren. In de huidige situatie is er al overlast van Fokker en de tennis- en voetbalvereniging.

Reactie van het college:

De parkeersituatie op het Merwehoofd valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan en dient op zichzelf voldoende parkeercapaciteit te hebben. In een ander kader is geconstateerd dat er op basis van de parkeernormen in principe voldoende parkeercapaciteit aanwezig is op het Merwehoofd.

Door de nieuwe situering van het kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg verschuiven naar het westen. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit op de Industrieweg toenemen. Deze ontwikkeling zal naar verwachting zorgen voor een lagere parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd.

Inspraakreactie 9

Inspreker vraagt zich af of er voldoende parkeergelegenheid voor het personeel van het te bouwen kantoor wordt gerealiseerd en of het personeel van Fokker wordt aangemoedigd om via het Westeind aan en af te rijden.

Reactie van het college:

Door de nieuwe situering van het kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit op de Industrieweg toenemen. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is hierdoor niet noodzakelijk. Deze ontwikkeling zal naar verwachting per saldo zorgen voor een lagere parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd.

Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan zal per saldo slechts marginaal toenemen. Het totale kantooroppervlak neemt namelijk met maximaal 512 m² toe. Dit levert een verkeerstoename op van 32 motorvoertuigbewegingen. Het personeel zal net zoals in de huidige situatie de Noordhoek en de Havenstraat als woon-werkverkeerroute kiezen. De beperkte toename van het woon-werkverkeer zal niet direct aanleiding vormen voor extra verkeersmaatregelen op de Havenstraat en/of het Westeind. In een ander verband zal wel naar de verkeersveiligheid worden gekeken.

Inspreker verzoekt om een goede wandel-/hardlooppogelijkheid op het traject Aviolandapad, Industrieweg. Het huidige voetpad op de Industrieweg ligt scheef.

Reactie van het college:

Eén van de basisbeginselen voor de verbetering van de groen-recreatieve kwaliteit van het Slobbengors is het verbeteren van het netwerk van langzaam verkeer verbindingen door en langs het gebied. Dit geldt voor de routes over Industrieweg en Aviolandapad, maar ook het toevoegen van verbindingen daartussen en het verbeteren van de paden door het sportpark. Het verzoek van de inspreker heeft daarmee nadrukkelijk een plek in de planvorming.

Inspreker vraagt hoeveel verdiepingen het kantoor gaat tellen.

Reactie van het college:

Het hoofdkantoor heeft een omvang van 6.000 m² bruto vloeroppervlakte en een maximumhoogte van 40 meter. Het bestemmingsplan maakt ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk en geeft ruimte door maximum grenzen aan te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan Slobbengors is dit gedaan door het maximum metrage, de maximale hoogte en het maximale bebouwingspercentage (40%) binnen het bouwvlak op te nemen. Het definitieve ontwerp zal binnen deze grenzen moeten blijven. Zekerheid over de uiteindelijke hoogte is er dus nog niet. Bij een hoogte van tegen de 40 meter zou er normaal gesproken sprake zijn van een kantoor in 9 lagen.

Inspreker vraagt zich af of de vernauwingen in de Industrierweg blijven.

Reactie van het college:

Het bestemmingsplan geeft ruimte aan en stelt grenzen aan ontwikkelingen. De achterliggende visie op het gebied gaat uit van het rechte trekken van de Industrierweg. Daarmee ontstaat ruimte voor extra parkeren langs de weg, voor meer groen in de vorm van bomenrijen en wordt de versmalling in het westelijke deel opgelost. In combinatie met aandacht voor verkeersremmende maatregelen bevordert dit de verkeersveiligheid.

Inspraakreactie 10

Inspreker mist de garantie over parkeren onder de geplande nieuwbouw in verband met de parkeerdruk op het Slobbengors. Verder vraagt men zich af hoe de gemeente omgaat met het toegenomen verkeer. Gaat dit via de Havenstraat of via de Industrierweg/Westeind af- en aanrijden?

Reactie van het college:

Door de nieuwe situering van het kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrierweg in westelijke richting verschuiven. Daarbij zal de toekomstige parkeercapaciteit op de Industrierweg toenemen. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is hierdoor niet noodzakelijk. Deze ontwikkeling zal per saldo zorgen voor een lagere parkeerdruk in de omgeving van het Merwehoofd.

Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan zal per saldo slechts marginaal toenemen. Het totale kantooroppervlak neemt namelijk met maximaal 512 m² toe. Dit levert een verkeerstoename op van 32 motorvoertuigbewegingen. Het personeel zal net zoals in de huidige situatie via de Noordhoek en de Havenstraat als woon-werkverkeerroute kiezen. Deze beperkte toename van het woon-werkverkeer zal niet direct aanleiding vormen voor extra verkeersmaatregelen op de Havenstraat en/of het Westeind. In een ander verband zal naar de verkeersveiligheid worden gekeken.

Inspreker geeft aan dat de maximale hoogte van de nieuwbouw niet in verhouding is met de omgeving.

Reactie van het college:

Papendrecht heeft een groot belang bij zowel de kwaliteit van het Slobbengors als de borging van de aanwezigheid van Fokker en de bijbehorende werkgelegenheid. De gemeente wil de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit van het groen in het gebied vergroten. De realisatie van het hoofdkantoor biedt daartoe de (ook financiële) mogelijkheden. Het belang van het nieuwe internationale hoofdkantoor is voor Fokker en Papendrecht zeer groot. De uitstraling van het hoofdkantoor zal een bijdrage leveren aan de zichtbaarheid en het profiel van Papendrecht. Ook is als randvoorwaarde voor de ontwikkeling meegegeven dat het kantoor een positieve bijdrage moet leveren aan de kwaliteiten van het Slobbengors.

Het hoofdkantoor heeft een omvang van 6.000 m² bruto vloeroppervlakte en een maximumhoogte van 40 meter. Het bestemmingsplan maakt ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk en geeft ruimte door maximum grenzen aan te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan Slobbengors is dit gedaan door het maximum metrage, de maximale hoogte en het maximale bebouwingspercentage (40%) binnen het bouwvlak op te nemen. Het definitieve ontwerp zal binnen deze grenzen moeten blijven. Zekerheid over de uiteindelijke hoogte is er dus nog niet. Bij een hoogte van tegen de 40 meter zou er normaal gesproken sprake zijn van een kantoor in 9 lagen.

Het gebouw zal ingepast zijn in een omgeving met groen en ook de Industrierweg zal een groener karakter krijgen door het toevoegen van bomenrijen. Het gebouw zelf is met een hoogte van maximaal 40 meter en 6.000 m² bruto vloeroppervlakte relatief beperkt van omvang. Bovendien is gekozen voor een plek in het gebied waar het kantoor ontspannen in het groen kan worden ingepast.

Inspraakreactie 11

Inspreker geeft aan dat de schriftelijke uitnodiging een storende fout bevatte over de aankondiging van de inspraakprocedure in het Papendrechts Nieuwsblad.

Reactie van het college:

In de bewuste brief stond inderdaad de verkeerde dag vermeld bij de genoemde datum. Dat betreuren wij. Gelukkig is het merendeel van de Papendrechtse bevolking op de hoogte van het feit dat het Papendrechts Nieuwsblad op woensdag verschijnt en niet op maandag. Hierin is de bekendmaking van het voorontwerp-bestemmingsplan geplaatst. De genoemde brief is als extra dienstverlening verzonden aan 202 adressen.

Men vraagt zich af waarom de inloopbijeenkomst niet aan het begin van de procedure is gehouden. Bewoners hadden zich dan eerst op de hoogte kunnen stellen van de voorgenomen plannen om daarna de stukken te kunnen bestuderen. De reacties zouden dan van een beter niveau zijn. Waarom een inloopavond op 11 juli en een uiterlijke termijn van reageren op 17 juli 2013 wat ook nog eens binnen de vakantieperiode valt.

Met het inspraakformulier van de inloopbijeenkomst wordt de burger verzocht even in een paar woorden zijn bevindingen te noteren. Dit kan en mag niet als je partijen op dezelfde wijze wilt behandelen.

Reactie van het college:

Met de genoemde schriftelijke uitnodiging en de bekendmaking in het Papendrechts Nieuwsblad zijn belanghebbenden geïnformeerd over de periode van terinzagelegging waarbinnen kon worden gereageerd. De datum van de inloopbijeenkomst in deze periode is aangekondigd evenals de raadpleegbaarheid van de stukken in het gemeentehuis, op de website en op ruimtelijkeplannen.nl. Verder is aangegeven dat telefonisch een afspraak kon worden gemaakt. Dit alles bij elkaar heeft ons inziens belanghebbenden voldoende tijd en gelegenheid geboden kennis te nemen van stukken, zich te laten informeren over de inhoud ervan en desgewenst een inspraakreactie in te dienen. Tijdens de inloopbijeenkomst is als extra service een formulier beschikbaar gesteld waarmee ter plekke een reactie kon worden achtergelaten. De ervaring leert dat dit voor veel mensen laagdrempeliger is dan het opstellen van een schriftelijke reactie thuis. Voor iedereen is duidelijk geweest dat na de inloopbijeenkomst nog bijna een week gelegenheid was om te reageren. Dit is op de avond nogmaals in een procedureschema getoond.

Bij de terinzagelegging van ruimtelijke plannen wordt in principe rekening gehouden met een zomervakantie van zes weken. Hierbij wordt de schoolvakantie van de basisscholen als richtlijn gehanteerd. De inspraakprocedure is in onze beleving niet in de vakantie gestart, maar heeft juist voor de vakantie plaatsgevonden.

Inspreker meldt dat de combinatie gemeente Papendrecht versus Fokker argwanend moet worden gevolgd, omdat de gemeente onbegrijpelijke, financiële verplichtingen is aangegaan met belastinggeld.

Reactie van het college:

Papendrecht heeft een groot belang bij zowel de kwaliteit van het Slobbengors als de borging van de aanwezigheid van Fokker en de bijbehorende werkgelegenheid. De gemeente wil de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit van het groen in het gebied vergroten. De realisatie van het hoofdkantoor biedt daartoe de (ook financiële) mogelijkheden.

De samenwerking tussen Fokker en de gemeente maakt versterking van de positie van Fokker mogelijk en zorgt daarmee voor de borging van bedrijfs- en gemeentelijk belang (werkgelegenheid). De samenwerkingsafspraken zijn getoetst op juridische en financiële consequenties en uitvoerig bestuurlijk besproken. Uitgangspunt is dat de financiële risico's voor de gemeente tot een minimum zijn beperkt.

Inspreker geeft aan dat de maximale toegestane bouwhoogte van de bestaande bebouwing wordt vastgesteld op 10 meter. Deze hoogte is een groot verschil met het bestaande bestemmingsplan waar tegenover het complex 'tricht' Staete niet hoger gebouwd mag worden dan 5 meter.

Ter plaatse van het huidige parkeerterrein voor het complex mag niet verder gebouwd worden in verband met de geldende primaire waterkeringsdoeleinden. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit deel opgenomen binnen de bebouwingsgrenzen. Dit heeft grote gevolgen voor de waarde van de appartementen als Fokker of opvolgende derden gaan doen wat wordt vergund. Men maakt hiertegen op voorhand bezwaar.

Reactie van het college:

De maximaal toegestane bouwhoogten en alle andere bouw- en gebruiksregels uit het geldende bestemmingsplan Rivieroevers zijn een-op-een vertaald in het onderhavige

voorontwerpbestemmingsplan. In het voorontwerpbestemmingsplan is dus ook ter hoogte van het complex 'tricht' Staete een maximale bouwhoogte van deels 5 en deels 10 meter opgenomen. Verder zijn de beperkingen voortvloeiend uit de keur van het waterschap ook verwerkt in het onderhavige plan. De diverse beschermingszones van de waterkering bestrijken anno 2013 een groter gebied dan ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Rivieroevers het geval was. Dit wil overigens niet zeggen dat bouwen daar in zijn geheel onmogelijk is.

Inspreker geeft aan dat bij iedere uitgifte van bouwrijp bedrijventerrein de eigenaar/gebruiker/ondernemer wordt verplicht parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Onduidelijk is voor inspreker hoe de nieuwe situatie op eigen terrein wordt. Duidelijk is wel dat aan de openbare weg parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor werknemers van Fokker. Inspreker vraagt zich af hoe dit kan. Dit staat haaks op het gemeentelijke beleid op bijvoorbeeld bedrijventerrein Polder Nieuwland. Het parkeren kost Fokker blijkbaar niets.

Reactie van het college:

Door de nieuwe situering van het kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. De toekomstige parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen) op de Industrieweg zal als gevolg van de toename van het kantooroppervlak toenemen. Momenteel is op de Industrieweg sprake van een overcapaciteit. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is als gevolg van de toename van het aantal parkeerplaatsen op de Industrieweg niet noodzakelijk en zou ten koste gaan van openbaar groen.

Een bijkomend voordeel van de realisatie van openbare parkeerplaatsen op de Industrieweg is dat gebruikers van het sportpark buiten kantooruren ook van deze parkeergelegenheid gebruik kunnen maken. De parkeerdruk in de omgeving van het sportpark zal hierdoor acceptabel blijven. Het bovenstaande vormt aanleiding tot het afwijken van de beleidslijn tot het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Inspreker geeft aan dat in het voorontwerpbestemmingsplan over toenemende geluidsoverlast, verkeersbewegingen en dergelijke wordt aangegeven dat dit geen probleem is. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat alles binnen de kaders en normen valt die hiervoor staan. Inspreker geeft aan dat op grootse wijze de impact van genoemde aspecten wordt onderschat. Fokker wil immers expanderen in productieruimte zodra het nieuwe hoofdkantoor is gerealiseerd. Op de plaats van de oude kantoren kan een nieuwe fabriek worden gerealiseerd. Het gevolg hiervan zal zijn dat het aantal arbeidsplaatsen toeneemt en dat dit personeel niet met het openbaar vervoer kan komen. Daarnaast moet de bestaande fabriek en de uitbreiding worden bevoorradat en zal gereed product moeten worden afgevoerd. Deze extra verkeersbewegingen ontstaan eveneens door meer kantoorpersoneel dan nu aanwezig.

Reactie van het college:

De relevante milieuaspecten zijn inderdaad uitgebreid onderzocht. Hierbij is ook de bestaande kantorenlocatie in ogenschouw genomen. Als gevolg van dit onderzoek is voor de locatie maximaal milieucategorie 3.1 opgenomen. Nieuw te ontwikkelen activiteiten zullen verder op haalbaarheid en toelaatbaarheid in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet milieubeheer moeten worden getoetst. Hierbij is de verkeersaantrekkende werking van activiteiten een aandachtspunt.

Overigens bevat het geldende bestemmingsplan Rivieroevers geen maximaal bebouwingspercentage voor de gronden met een bedrijfsbestemming. Het toevoegen van productieruimte is dus los van het verdwijnen van de bestaande kantoren al mogelijk en zal op grond van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk blijven. Uitbreiding van productieruimte is momenteel niet voorzien. Wij zijn ons bewust van de mogelijke wrijving tussen eventuele toekomstige groei van Fokker (positief voor de werkgelegenheid, maar wel meer verkeer) en verkeersveiligheid en leefbaarheid. Gezien de al bestaande knelpunten willen wij daaraan, bij de uitvoering en in het kader van andere trajecten (bijvoorbeeld het bereikbaarheidsplan), samen met u aandacht aan geven.

Inspreker geeft aan dat in de huidige situatie de bereikbaarheid van de Industrieweg al een groot probleem is. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat de bereikbaarheid vanuit zuidelijke richting niet meer relevant is. Daarnaast is besloten om geen zwaar verkeer meer via deze richting toe te staan. Gevolg is dat alle verkeersbewegingen vanuit het noorden vanaf de A15 over de Hoogendijk en

het Westeind moet gaan plaatsvinden. Dit komt bovenop de huidige toch al kwetsbare en ruim overlast gevende situatie.

Het passeren van vrachtwagens onderling is al niet mogelijk vanwege een te beperkte wegbreedte waardoor schade aan straatmeubilair, bermen, wegdek en wegverzakkingen ontstaan. Er zijn in de huidige situatie al veel onveilige situaties omdat wandelaars, fietsers en overig verkeer zich moeten mengen.

Daarnaast nodigt de dijk uit tot zeer hoge snelheden van vooral motoren en personenauto's. De twee haakse bochten in het tracé zijn een groot probleem voor zwaar verkeer. Deze verkeersstroom komt op circa zes meter voorbij het gebouw van reclamant waardoor er nu al veel hinder voor bewoners is. Hier zijn geen geluidsmetingen uitgevoerd.

Inspreker is van mening dat de bereikbaarheidsproblematiek gelijk met het maken van het nieuwe bestemmingsplan moet worden aangepakt inclusief de planvorming over het 'Historisch dijklint' en de altijd overlast gevende loswal. Er blijft overlast bestaan door parkerende vrachtwagens 's nachts en door jeugd en anderen. Bevoorradiging van supermarkten in het centrum gebeurt ook via het Westeind. De gemeente trekt een zware wissel op de leefomgeving waarbij het beleid in groot contrast staat met bijvoorbeeld het Merwehoofd waarbij de indruk bestaat dat daar alles mogelijk is (beelden, luxe beplanting, verkeerssituatie, straatkunst, sierbestrating). Planologisch is Fokker een groot probleem te midden van een fragiele omgeving en verkeerskundig gezien een ramp voor reclamant.

Reactie van het college:

De gemeenteraad heeft via een motie het college opgedragen een verbod voor vrachtverkeer in te stellen op de Slobbengorsbrug. Deze motie dient te worden uitgevoerd en komt niet voor herziening in aanmerking. Hiervan wordt nog een verkeersbesluit gepubliceerd. Het vrachtwagenverbod zal worden ingesteld wanneer de nieuwe Slobbengorsbrug in gebruik wordt genomen. Dit besluit heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie van het vrachtverkeer in het zuiden van Papendrecht. Hierdoor wordt Fokker voor vrachtverkeer alleen bereikbaar via de Noordhoek. De route via de Noordhoek wordt sinds de nieuwe aansluiting van de Industrieweg gezien als primaire route voor vrachtverkeer richting Fokker. Dat is mede ingegeven doordat direct langs de Noordhoek minder woningen zijn gesitueerd dan de route via de Pontonniersweg / Eilandstraat. Op de Havenstraat reden voor het vrachtwagenverbod gemiddeld zeventien grotere vrachtwagens per etmaal. De gemeente heeft in relatie tot het vrachtwagenverbod op de Slobbengorsbrug het voornemen om het vrachtverkeer op het Westeind (ten zuid-oosten van de aansluiting met de Industrieweg) zoveel mogelijk te weren. Het vrachtverkeer van-en naar winkelcentrum De Meent zal hierdoor niet meer via het Westeind mogen rijden, maar via de route Veerweg – Pontonniersweg. Dit zal zeer waarschijnlijk per saldo een afname betekenen van het vrachtverkeer in de hoek Westeind – Noordhoek en Industrieweg, omdat alleen het vrachtverkeer richting Fokker gebruik zal gaan maken van deze route. De ontwikkeling van het normale en vrachtverkeer zal vanzelfsprekend worden geteld.

In het kader van het komende jaar op te stellen Bereikbaarheidsplan zal worden gekeken naar de verkeersveiligheid op de route Noordhoek – Westeind – Industrieweg. Per saldo zal het aantal verkeersbewegingen van-en naar Fokker in geringe mate toenemen. Vanwege de beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen valt het verkeersveiligheidsvraagstuk op de Noordhoek en Westeind buiten de kaders van dit bestemmingsplan.

Bij de ontwikkeling van het hoofdkantoor zal verder worden gekeken naar de veiligheid en routes van het langzaam verkeer. Daarbij dienen deze routes ook te worden gekoppeld aan andere voorgenomen ontwikkelingen. Het is nog niet zeker of en wanneer deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

In het bij het plan behorende milieuadvies is aangegeven dat de geluidbelastingen conform de Wet geluidhinder (Wgh) zijn berekend. Deze zijn dus niet gemeten. De wijze van berekening is in de Wgh aangegeven. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op het appartementengebouw bedraagt 50-55 dB, oplopend tot 55-60 dB (richting de kruising met de Industrieweg). Deze waarden liggen onder de plandrempel van 65 dB voor wegverkeerslawaaï, zodat geen aanleiding is voor nader onderzoek.

De gemeente is niet bekend met de exacte omvang van de kerende vrachtwagens ter hoogte van de loswal van bijvoorbeeld Rivierendriesprong en Caldic. Naar aanleiding van deze melding zal daar nog nader onderzoek worden gedaan en wellicht contact worden gezocht met de betreffende bedrijven.

De opmerking over het Merwehoofd is ons inziens niet op zijn plaats. Het Merwehoofd betreft een nieuwbouwproject waar de ruimte bestond diverse planologische aspecten integraal op te lossen.

Dit project is niet te vergelijken met het in de jaren tachtig gerealiseerde appartementencomplex aan het Westeind, deel uitmakend van het historisch dijklint.

Inspreker geeft aan dat er bij bewoners veel vragen bestaan over de investeringen rondom het te realiseren bestemmingsplan zoals investeringen in openbare voorzieningen, heraanleg van groenvoorzieningen die moeten wijken, aanleg kunstgrasvelden Papendrecht ter compensatie en de benodigde verplaatsing van de clubhuizen van de duiven- en taekwondovereeniging. Inspreker vraagt zich af wie dit alles opbrengt.

Reactie van het college:

Het uitgeven van gemeentelijke grond in erfpacht voor de ontwikkeling van het hoofdkantoor zorgt voor inkomsten. Deze inkomsten worden gebruikt voor investeringen in de openbare ruimte. Verder is sprake van subsidies van hogere overheden en wordt met de samenwerkingspartner een verdeling van kosten overeengekomen. De eventuele aanleg van kunstgrasvelden valt financieel gezien buiten de reikwijdte van deze ontwikkeling.

Inspreker meldt dat er nog geen zicht is op een sluitende exploitatierekening voor de uitgifte van het benodigde terrein. Men vraagt wat de positie van de gemeente als grondeigenaar en/of projectontwikkelaar is gelet op het feit dat er een samenwerkingsovereenkomst met Fokker is gesloten waar beide partijen op alle gebieden participeren en dus het gevaar van belangenverstrengeling mogelijk is.

Reactie van het college:

Vanuit de samenwerking tussen Fokker en de gemeente kan de definitieve aanbesteding van het hoofdkantoor alleen geschieden als dit ook organisatorisch-juridisch en financieel op de juiste manier is geregeld. In de samenwerkingsovereenkomst is geborgd dat de gemeente de randvoorwaarden voor de ontwikkeling meegeeft, maar dat de publieke en privaatrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden worden gesplitst. Belangenverstrengeling is dus niet aan de orde. Dit is en wordt ook steeds juridisch getoetst.

Gelet op de onduidelijkheid bij inspreker over de rol van de gemeente in relatie tot het te realiseren hoofdkantoor en uit te voeren aanpassingen in de openbare ruimte zal de redactie van het hoofdstuk Economische uitvoerbaarheid worden aangepast.

Inspraakreactie 12

Inspreker geeft aan dat wordt gesproken over het conserverende karakter van het voorontwerpbestemmingsplan. Bij bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure van Industrierrein Oosteind moest in ieder geval sprake zijn van concreet ingediende plannen. Welke plannen zijn dat voor dit gebied en dan voor met name het deel ten westen van de Industrieweg en hoe zijn die plannen ingediend? Conserveren zou inhouden dat alles groen moet blijven.

Reactie van het college:

Het conserverende karakter van het voorontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op de bedrijfsgronden van Fokker en de sportvelden en –voorzieningen. Voor deze gronden blijft in grote lijnen de regeling uit het vigerende bestemmingsplan Rivieroevers overeind. De term conserveren heeft betrekking op het feit dat er nauwelijks iets verandert in de bouw- en gebruiksmogelijkheden van gronden.

Daarnaast wordt met het bestemmingsplan de bouw van het nieuwe hoofdkantoor van Fokker mogelijk gemaakt. De locatie ligt aan de westzijde van het plangebied in de punt van het huidige sportpark net ten zuiden van de Industrieweg. Op basis van het Integraal Ontwikkelingsplan [Re]Creatie op Slobbengors wordt op dit moment gewerkt aan de eisen en schetsontwerp voor het kantoor. Er is hiervoor nog geen bouwplan beschikbaar. Na de volgende fase zal de bouw van het hoofdkantoor worden aanbesteed.

Inspreker verzoekt in de overwegingen te betrekken dat voor zover momenteel in een van de bedrijfshallen van het aangrenzende perceel kantoorfuncties zijn ondergebracht en dit gebruik niet in lijn is met het vigerende bestemmingsplan, dit eerst op orde te brengen. Inspreker verzoekt in dit licht te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn op het huidige bedrijventerrein aan de Industrieweg in het kader van revitalisatie.

Reactie van het college:

Zoals gebruikelijk is bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan het huidige gebruik van de bedrijfsgronden in kaart gebracht. Dit geldt ook voor productiegebonden en bedrijfsgebonden kantoren. Vanwege het nieuw te bouwen kantoor en in het kader van dit bestemmingsplan blijft daarmee het gebruik van gronden en gebouwen ook in de toekomst onze aandacht houden. Evenals de invulling van in de toekomst vrij te komen gebouwen.

Inspreker verzoekt voor zover een en ander betrekking heeft op een kantoorontwikkeling aan te geven hoe de aansluiting is met de nota Kantoorontwikkeling Drechtsteden en met de visie van de provincie Zuid-Holland voor wat betreft de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en met name kantoren. Inspreker geeft aan dat er ook landelijk veel aandacht is voor de grote leegstand van bedrijfspanden en kantoren. In Polder Nieuwland is onder andere meer dan voldoende grond te koop en op het bedrijventerrein Oosteind is sprake van vertrek van een van de grotere bedrijven daar.

Reactie van het college:

Ook het college heeft grote aandacht voor het voorkomen en oplossen van leegstandsvraagstukken in de kantorensector. Hierover wordt intensief overlegd met de provincie en binnen de Drechtsteden. Voor de concrete ontwikkeling van het hoofdkantoor geldt dat dit voor het grootste deel gaat over vervanging van vierkante meters. De huidige kantoorgebouwen 34 en 35 voldoen niet meer. Deze kantoorruimtes worden verplaatst naar het nieuwe kantoor en voor het huidige terrein wordt het aantal verplaatste meters gemaximaliseerd, zodat verdere uitbreiding van kantoorruimte feitelijk onmogelijk is geworden. Dit past binnen de Kantorenvisie van de Drechtsteden en is ook akkoord bevonden door de provincie Zuid-Holland.

Inspreker verzoekt indien er een nieuw bedrijventerrein komt aan te geven op welke wijze ontwikkelaars of toekomstige gebruikers in aanmerking kunnen komen voor verwerving van gronden in het gebied, in relatie tot eerder ingenomen standpunten van de gemeente op het gebied van gronduitgifte.

Reactie van het college:

De gronden zijn in gebruik bij Fokker en blijven dit naar verwachting ook gedurende de planperiode van het bestemmingsplan.

Inspreker geeft aan dat in de milieuraapportage wordt gesproken over woningbouw ten westen en zuidwesten van de locatie. Dit is niet juist en moet noorden tot en met zuid-oosten zijn.

Reactie van het college:

Dit is juist opgemerkt en is aangepast in het rapport.

Inspreker geeft aan dat mensen aan het Westeind met een bouwhoogte van 10 meter zullen worden geconfronteerd.

Reactie van het college:

De maximaal toegestane bouwhoogten en alle andere bouw- en gebruiksregels uit het geldende bestemmingsplan Rivieroevers zijn een-op-een vertaald in het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan. In het voorontwerpbestemmingsplan is dus ook voor de bedrijfsgronden achter de woningen aan het Westeind, aan de overzijde van de Gantel achter de opgenomen groenstrook in eerste linie een maximale bouwhoogte van 5 meter opgenomen en voor de gronden daarachter 10 meter.

Inspreker vraagt naar de gevolgen voor de woningen die aan het te (her)ontwikkelen gebied grenzen op het gebied van luchtkwaliteit, stofhinder en geluid, mede in het kader van de op dit moment uitgevoerde stofonderzoeken onder andere bij Nedstaal.

Reactie van het college:

In het bij het plan behorende milieuadvies is aangegeven dat de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid en bodem de voorgenomen ontwikkeling niet belemmeren. Wat stof betreft is berekend dat de gemiddelde concentratie fijn stof in en rondom het plangebied 20 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie ligt ver onder de grenswaarde van 40 µg/m³.

Inspreker geeft aan dat het met betrekking tot de QRA voor (gevaarlijk) vervoer over het water lijkt alsof de scheepsbewegingen over de rivieren de Noord, De Beneden Merwede en de Oude Maas allen gelijk zijn, maar dit is in werkelijkheid niet het geval.

Reactie van het college:

Het aantal vervoersbewegingen waarmee is gerekend is gebaseerd op de maximaal verwachte vervoersomvang (prognose 2030) uit het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. De gelijke aantallen bewegingen komen voort uit de verplichte rekensystematiek zoals opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het aantal vervoersbewegingen in de huidige en de toekomstige situatie kan dus afwijken van het aantal waarmee is gerekend.

Inspreker vraagt zich af of met betrekking tot parkeren wordt overwogen dit toe te staan in het openbare gebied terwijl het momenteel staand beleid is dat iedere ontwikkeling voorziet in haar eigen parkeerbehoefte op eigen terrein.

Reactie van het college:

Door de nieuwe situering van het kantoorgebouw van Fokker en het wegvallen van het huidige kantoor zal de parkeerdruk op de Industrieweg naar het westen verschuiven. De toekomstige parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen) op de Industrieweg zal als gevolg van de toename van het kantooroppervlak toenemen. Momenteel is op de Industrieweg sprake van een overcapaciteit. Een parkeergarage onder het nieuwe kantoor is als gevolg van de toename van het aantal parkeerplaatsen op de Industrieweg niet noodzakelijk en gaat ten koste van openbaar groen.

Een bijkomend voordeel van de realisatie van openbare parkeerplaatsen op de Industrieweg is dat gebruikers van het sportpark buiten kantooruren ook van deze parkeergelegenheid gebruik kunnen maken, waardoor de parkeerdruk in de omgeving van het sportpark acceptabel zal blijven. Het bovenstaande vormt aanleiding tot het afwijken van de beleidslijn tot het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Inspreker geeft aan dat in het gebied in de zomer de zeldzame bonte specht voorkomt en de in de winter de ijsvogel.

Reactie van het college:

De ijsvogel en de grote bonte specht zijn in het kader van flora en fauna-wetgeving beide zogenaamde categorie 5-soorten. De nesten van deze soorten zijn niet jaarrond beschermd tenzij zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen. Er zijn in dit geval geen zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden: beide soorten zijn niet bedreigd. De grote bonte specht is de meest algemene specht in Nederland en is in de regio de laatste decennia toegenomen. De ijsvogel is het laatste decennium ook enorm toegenomen, ondanks sterke schommelingen in aantal door strenge winters. De ijsvogel en de grote bonte specht staan niet op de Rode lijst van Nederlandse broedvogels. De grote bonte specht zal niet veel last ondervinden van de plannen, omdat er voldoende leefgebied overblijft. De soort is daarnaast weinig verstoring gevoelig. Hij komt gewoon in stedelijk groen voor waar de bomen wat ouder zijn. Voor de ijsvogel is het plangebied niet echt geschikt als broedgebied. Buiten de broedtijd kunnen ijsvogels op allerlei plekken waargenomen worden. De plannen hebben hoe dan ook geen wezenlijke nadelige invloed op de genoemde vogels.

Conclusie

Tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn twaalf inspraakreacties naar voren gebracht. Twee van de inspraakreacties vormen aanleiding om wijzigingen aan te brengen in het bestemmingsplan.