

Omgevingsprogramma Poort aan de Noord

Omgevingsprogramma Poort aan de Noord gemeente Alblasserdam

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alblasserdam;

Besluit:

Het omgevingsprogramma Poort aan de Noord vast te stellen

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop dit bekend wordt gemaakt.

Algemene informatie

Het betreft een omgevingsprogramma zoals bedoeld in afdeling 3.2. van de Omgevingswet. Het programma bevat een uitwerking van het gebied in de gemeente Alblasserdam ten oosten van de brug over de Noord, bezuiden de A15, ten westen van de afrit van de A15 en benoorden de aldaar gelegen bedrijventerreinen. Dit gebied heeft de naam Poort aan de Noord. Het betreft een eindbeeld richting 2035-2040, inclusief planning, fasering en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Kenmerk: 24.0917.5093.3705

U kunt het programma bekijken

U kunt het programma via verschillende manieren bekijken:

- ga naar de website officielebekendmakingen.nl en klik op 'Uitgebreid zoeken'. Ga naar 'Aanvullende zoekcriteria' en kies "Gemeente" bij 'Selecteer type organisatie(s)'. Bij 'Selecteer organisatie(s)' kiest u "Alblasserdam". In het veld 'Zoek op trefwoord' vult u de titel van het document in; in dit geval: "Omgevingsprogramma Poort aan de Noord". Naast dit invoerveld staat het veld 'Zoek in'. Kies bij dit veld "Alleen titel". Klik als laatste onderaan dit scherm op de blauwe 'Zoek bekendmakingen' knop;
- klik in Regels op de kaart op het Omgevingsloket op de groene 'Regels op de kaart' button. Voer het adres in en klik op 'Zoeken'. Naast 'Bekijk:' vinkt u 'Andere documenten' aan. Klik op het programma dat u wilt lezen. Deze wordt aan de rechterzijde van het scherm geopend. Klik op 'Inhoud' om de inhoud te lezen;
- op de website van de gemeente.

Bezwaarclausule

Er staat geen bezwaar of beroep open tegen dit besluit.

Artikel I

Het Omgevingsprogramma Poort aan de Noord wordt vastgesteld zoals deze in Bijlage A is opgenomen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 2024-10-04
Vastgesteld te Alblasserdam.

1 oktober 2024

*De secretaris,
M. van Hall
De burgemeester,
J.W. Boersma*

Bijlage A artikel I

Omgevingsprogramma Poort aan de Noord

Woord vooraf

Het College heeft van de gemeenteraad de opdracht gekregen voor het gebied Poort aan de Noord een samenhangende gebiedsvisie op te stellen. Deze heeft de vorm gekregen van een omgevingsprogramma onder de Omgevingswet.

Als horizon voor deze gebiedsvisie en programma Poort aan de Noord 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 Beschermings Programma (HBWP) en de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI, resp. POVI). Uiteraard speelt op Alblasserdams niveau daarbij de opstelling van de gemeentelijke Omgevingsvisie, die logisch en passend is voor de gebiedsvisie Poort aan de Noord.

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 gebiedsvisie, die in formele zin een programma is in het kader van de Omgevingswet, is gekozen voor een zo heldere en bondige rapportage.

De visie heeft overigens geen grootschalige megalomane ontwikkelingen als inhoud, maar heeft eerder gekozen voor het geven van een samenhangend antwoord op ontwikkelingen, die zich reeds hebben aangekondigd of in de nabije toekomst te verwachten zijn, met name op het gebied van de mobiliteit.

In deze visie vindt u een analyse van het gebied, dat ook aansluit bij andere in opdracht van de gemeente opgestelde analyses en onderbouwingen. Hiervoor wordt verwezen naar de visies en rapportages die o.a. opgesteld zijn voor de Omgevingsvisie Alblasserdam en ook bouwstenen voor deze nota vormen.

We willen daarbij ook met nadruk wijzen op het hoofdstuk maatschappelijke uitvoerbaarheid, dat aan de ene kant de opgave van uitvoering van een meerjarige visie aangeeft en anderzijds de daarmee gepaard gaan de realisatiekansen inclusief financiën bespreekt.

1. Inleiding

Status en besluitvorming

Dit ontwerp heeft de status van een richtinggevend eindbeeld en geldt als een programma, conform de Omgevingswet. Dit laatste betekent dat het college van B&W het (wettelijk bepaald) besluitvormend orgaan is.

De structuurschets betreft een globaal eindbeeld per 2035-2040. De essentie van dat eindbeeld is dat de gemeente Alblasserdam daarmee een focus krijgt hoe om te gaan met de ontwikkelingen in het gebied Poort aan de Noord en hoe dat gebied ten dienste kan staan van de op ons af komende maatschappelijke ontwikkelingen, zoals, gebrek aan ruimte voor wonen en werken, noodzaak tot meervoudig ruimtegebruik, mobiliteitstransitie, waterveiligheid, etc.

Daarmee wordt bewust gekozen voor een focus, waarbij de volgtijdigheid van de genoemde en op ons afkomende projecten niet vaststaan. Dat ze zich zullen aandienen (dan wel reeds aangediend hebben) staat buiten kijf. Alblasserdam wil daarmee dus voorkomen, dat op projectniveau besluiten worden genomen, die suboptimaal uitpakken voor het gebied als geheel. Daarmee wordt ook voorkomen dat we "pennywise and poundfoolish" worden (vrij vertaald: "gek op centen, terwijl je de euro's veronachtzaamt").

Deze gebiedsvisie en programma is zelfbindend. Dit betekent dat het alleen het College zelf bindt, waarbij het er ook op gericht is om burgers en bedrijven te stimuleren om die dingen te doen, die helpen om de doelstellingen te halen. Er is echter geen sprake van direct toezicht of handhaving op dit programma.

Het programma levert de titel voor vestiging of verlenging van het voorkeursrecht gemeenten bij verkoop van grond. Met het opnemen van de betreffende wet (Wet voorkeursrecht gemeenten) in de Omgevingswet, wordt ook de verlenging van het voorkeursrecht voor de kavels aan de Ruigenhil geborgd.

De gemeenteraad is goed betrokken en heeft wensen en bedenkingen kunnen geven. Tevens heeft de gebiedsvisie ter inzage gelegen voor zienswijzen vanuit de bevoking. Deze zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp. Ook zijn er informatieavonden voor bewoners en ondernemers gehouden. De resultaten hiervan hebben eveneens hun beslag gekregen in het ontwerp.

Er staat geen beroep open tegen de vaststelling van deze visie en programma. Wel staat het de gemeenteraad vrij aan de hand hiervan het college van B&W om verantwoording te vragen.

Opgave

In de afgelopen decennia is het Alblasserdam 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 de integrale gebiedsvisie Poort aan de Noord

Het gebied Poort aan de Noord zelf heeft een regionale betekenis, omdat, de naam zegt het al, het gebied eigenlijk de toegang vormt tot de zuidelijke randstad en de Drechtsteden. Daarnaast vormt het gebied ook de toegang tot Unesco Werelderfgoed Kinderdijk. Dit uit zich in een samenkomst van grote infrastructuurwerken (tunnel, brug), een hoge milieugebruiksruimte van nabijgelegen bedrijventerreinen, de A15 en de snelle fietsverbinding F15 (langs de A15), de regionale en interlokale busverbindingen, etc.

In de regio Drechtsteden zijn verschillende ambities geformuleerd met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, en mobiliteit. De hoofdpunten uit de Gebiedsagenda 2021 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. Daarnaast streeft de regio naar een zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Maatregelen, als onderdeel van de verschillende mobiliteitsopgaven uit de gebiedsagenda, komen hierin terug.

Het door de gemeenteraad gedefinieerde gebied Poort aan de Noord heeft vooral mobiliteitskernmerken. 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 Alblasserdam gaat het dan om bussen, doelgroepenvervoer, fietsen, auto's van toeristen, forensen en bedrijven, en elektrische (deel)scooters of fietsen.

De uitdaging is het zoeken en vinden van oplossingen om geformuleerde doelen (identiteit, samenhang en duurzaamheid) binnen de locatie Poort aan de Noord te passen voor het dorp Alblasserdam binnen de best wel grootschalige mobiliteitstransitie van de komende 10-15 jaar.

Hierbij wordt afgestemd met andere betrokken overheidspartijen als provincie, waterschap en Rijkswaterstaat en de regio. Tevens zijn er belangen van private partijen (w.o. ondernemingen en de eigenaren van de kavels aan de Ruigenhil) in het geding. Bij de concretisering van de in deze visie opgenomen projecten wordt dan ook een beroep gedaan op substantiële medewerking van onze medeoverheden en de private partners.

Plangebied - Opgave



Belangrijke noties daarbij zijn:

- Er wordt een eindbeeld geschetst op basis van een analyse. De analyse heeft 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 met relatief lichte constructies, die aansluit op de maatschappelijke behoefte van terugdringing toeristisch autoverkeer op de dijk richting Kinderdijk. Zoals eerder reeds gemeld is de definitieve situatie 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 in 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.

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.

Werk in uitvoering

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 2022-2026: '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 moet bedacht worden dat bij een mobility hub 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 (nabijheid in afstand/tijd)
- Sociale veiligheid
- Verkeersveiligheid

Alblasserdam is voor wat betreft 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.

De door de gemeenteraad aangegeven begrenzingen van gebied Poort aan de Noord levert daarmee beperkingen op voor 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.

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 Alblasserdam. De titel voor verlenging van het voorkeursrecht wordt gegeven door goedkeuring van deze gebiedsvisie als programma onder de Omgevingswet.

Teneinde de stroom bezoekers aan het Werelderfgoed Kinderdijk te stroomlijnen en daarmee verkeersoverlast te voorkomen in Alblasserdam op de dijk, is een transferium ten behoeve van het Werelderfgoed Kinderdijk gepland onder de brug over de Noord. Het vervolgvervoer wordt dan geregeld in bussen. Deze faciliteit zal in de vervolgfase tevens dienen voor de opvang van werknemersparkeren voor de naastgelegen bedrijventerreinen. In de eerste fase zal deze een verhard terrein betreffen, ook ter vervanging van het huidige transferium aan de te vervallen stallingscapaciteit aan de Haven Zuidzijde.

Plangebied - Werk in uitvoering



2. Analyse

Historische ontwikkeling gebied

De ontstaansgeschiedenis van Alblasserdam is nauw verbonden met het afdammen van de rivier de Alblas. De eerste afdamming vond plaats in 1277, op het grondgebied van het tegenwoordige Oud-Alblas. Rond 1280 vond de tweede afdamming plaats, met een nieuwe dam zo'n 50 meter ten oosten van de huidige locatie. In 1599 werd de dam verplaatst en vervangen door een schutsluis. Deze heeft tot 1997 gefunctioneerd en is toen - in het kader van dijkverzwaring en de teloorgang van beroepsvaart op de Alblas - wederom vervangen door een dam. De naam Alblasserdam wordt voor het eerst genoemd in een kroniek van Melis Stoke uit 1299. In 1447 werd Alblasserdam zelfstandig als ambachtsheerlijkheid. In de Tachtigjarige oorlog werd de kerk door Spaanse troepen verwoest. De resterende kerktoren getuigt daar tot op de dag van vandaag van.

In de geschiedenis van Alblasserdam heeft water een grote rol gespeeld. Naast de rivier de Alblas, waar Alblasserdam zijn naam aan ontleent, is de rivier De Noord van groot belang geweest voor de groei van Alblasserdam. Door de ligging aan deze rivier was Alblasserdam een gunstige vestigingsplaats voor industrie. Aan het einde van de 18e eeuw kwam de scheepsbouw in het dorp echt op gang. Alblasserdam heeft in de loop der tijd diverse scheepswerven gekend, waaronder de Oude werf van Cornelis Smit; Verolme Scheepswerf Alblasserdam van Cornelis Verolme en Werf de Noord van Jan Ulrich Smit, die later opging in Van der Giessen-de Noord, nu Oceanco.

Met de industrialisatie kwamen daar grote machine- en staalfabrieken (Nedstaal, nu FNsteel) bij, die de skyline van Alblasserdam nog steeds mede vormgeven.

De ligging aan het water bracht ook nadelen met zich mee; in de jaren tussen 1350 en 1821 liep de Alblasserwaard 32 keer onder water. Ook de watersnood van 1953 trof een gedeelte van Alblasserdam.

In de meidagen van 1940 werd gevochten om de bij Alblasserdam gelegen Brug over de Noord. De gevechten mondten uit in een bombardement op 11 mei 1940, waarbij het oude centrum van Alblasserdam zwaar werd getroffen. Onder de verwoeste percelen bevonden zich het raadhuis, het gemeenlandshuis, twee hotel-café's, een kerkgebouwtje, een manege, 26 winkels, zes bakkerijen, 121 woningen (plus vier onbewoonbaar verklaarde), vier schoollokalen en scheepswerf De Noord. De historische Kerkstraat en de karakteristieke dijkbebouwing langs de rivier de Noord zijn echter grotendeels bewaard gebleven.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de brug over de Noord onderdeel van het rijkswegennet (de huidige A15) en in 1988 werd deze als onderdeel van de A15 vervangen door een tunnel. De A15 scheidt zichtbaar het zuidelijke deel van Alblasserdam met zijn grotere bedrijventerreinen van de rest van Alblasserdam. Dit leidde er wel toe dat Alblasserdam zich meer en meer opengesteld heeft voor de regio en de woningbouwproductie flink werd opgevoerd. De brug over de Noord bleef, als regionale verbinding met Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk, van belang en natuurlijk ook als route gevaarlijke stoffen van en naar de Rotterdamse haven.

Het Werelderfgoed Kinderdijk werd in de naoorlogse periode in toenemende mate een internationale en steeds minder een nationale toeristische attractie. Dit heeft geleid tot een forse bezoekersstroom over de dijk.

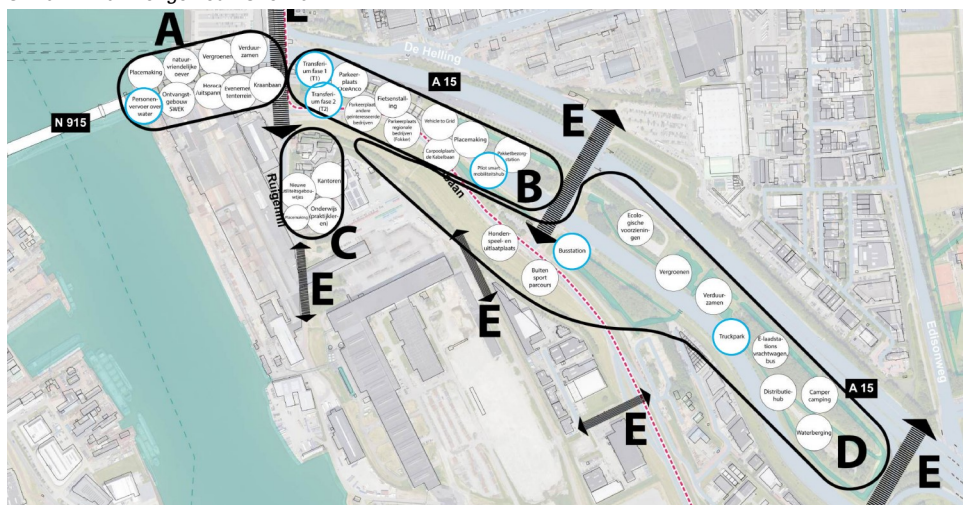
Structuur van het gebied

Het gehele gebied is ruim 1,5 km lang en maximaal 200 breed met een appendix, de oude dijk Ruigenhil. Over de gehele lengte van het gebied loopt rijksinfrastructuur voor auto's: de A15 en de N915. Omdat de A15 in een tunnel ligt is de N915 met de brug over de Noord de route voor gevaarlijke stoffen. De N915 is, via het kruispunt met de Helling, ook de directe ontsluiting voor het centrum van Alblasserdam en zijn bedrijventerreinen, net als die van Kinderdijk en ook Ruigenhil. Dit kruispunt is erg druk, net als het kruispunt bij de Grote Beer, waar de N915 op de A15 aansluit. Het gebied is lang en smal en wordt door de verkeersfunctie gedomineerd. Tussen de verkeersaders zijn lange smalle groengebieden, die niet altijd een functie voor mensen hebben, maar soms wel aantrekkelijk voor plant en dier, alsmede als uitzicht vanuit de omliggende wegen.

Het gebied oogt hierdoor vaak verlaten, desolaat, verweesd en wordt zeker 's avonds als sociaal onveilig beschouwd. Ook de verbindingen met het centrum van Alblasserdam zijn niet aantrekkelijk. Daarom worden zowel de fiets- en voetgangersverbinding onder de brug, als de Helling, die langs het bedrijventerrein Vinkenwaard loopt, alleen overdag redelijk gebruikt. De groene gebieden zijn zeer afwisselend. Rondom de dijk staan bijna geen bomen, maar dit gebied is wel goed toegankelijk, af en toe zie je mensen hier hun honden uitlaten, trimmen en er wordt gefietst. Tussen A15 en N915 zijn soms zeer aantrekkelijke groene gebieden met bomen en water te vinden. Doordat ze slecht bereikbaar zijn en in de invloedssfeer van de autowegen liggen, worden ze echter nauwelijks gebruikt. Het gebied onder de brug is niet toegankelijk en is zeer stenig.

Langs de oude dijk Ruigenhil staan nog woningen, waarvan sommige nog bewoond zijn en andere zijn dichtgetimmerd. De structuur van de dijk en de historische woningen zijn onderdeel van het beschermde dorpsgezicht. Dit is het enige deel van het gebied waarin de geschiedenis van Alblasserdam nog zichtbaar is, als je de naoorlogse geschiedenis niet meetelt. De brug over de Noord en dan met name het hefgedeelte is van vlak voor de oorlog, en monumentaal. De oude gebouwen van FNsteel zijn geen onderdeel van het gebied, maar zijn wel prominent aanwezig en onderdeel van het industrieel erfgoed van Alblasserdam. Doordat al deze historische elementen niet in gebruik zijn of niet bereikbaar zijn, is de belevingswaarde nu beperkt.

Structuur van het gebied - Overzicht



Toekomst

De Poort aan de Noord is niet geschikt voor grootschalige woningbouw of andere bouwontwikkelingen, zoals kantoren of voorzieningen. De ligging tussen industrie en centrum, gekoppeld aan een snelweg en een provinciale weg, maakt het gebied uitermate geschikt voor mobiliteitsvoorzieningen. Hiernaast kunnen er kleine voorzieningen worden gerealiseerd, die aan de mobiliteitsvoorzieningen worden gekoppeld, zoals kleinschalige horeca, een bezoekerscentrum en bijvoorbeeld een fietsenmaker. Zo kan er een echte integrale mobiliteitshub voor Abblasterdam en de regio worden ontwikkeld. Hiervoor zullen niet alleen de mobiliteitsvoorzieningen moeten worden ingepast, maar zal het gebied ook een kwaliteitsslag moeten maken.

De huidige groene gebieden zijn uitermate geschikt voor parkachtige ontwikkelingen, waarin bijvoorbeeld een trimbaan, een hondenuitlaatvoorziening en andere vergelijkbare functies kunnen worden geïntegreerd. Hiervoor is wel een versterking van het groen nodig, aan de dijk is het aan te bevelen om waar dat kan meer bomen te planten, zodat er ook schaduw en beschutting ontstaat. Maar belangrijker nog is dat de gebieden toegankelijker worden voor fietsers en voetgangers, dat geldt voornamelijk voor de groengebieden tussen A15 en N915 en het gebied onder de brug ten westen van Ruigenhil.

Een aantrekkelijke toegankelijkheid, vanuit het centrum van Abblasterdam, van het gehele gebied voor fietsers en voetgangers is een belangrijke opgave, zo kunnen zowel de mobiliteitsvoorzieningen als de groenvoorzieningen beter bereikbaar worden. Daarmee kan het gebied een echt onderdeel worden van Abblasterdam wat voor alle inwoners en bezoekers wat te bieden heeft.

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 mobiliteitsplannen en plannen die meer een algemene invulling van het gebied beogen. We hebben de volgende plannen met een mobiliteitskarakter als dragers van het programma geïdentificeerd:

- Transferium 1 (onder de brug)
- Ruigenhil
- Transferium 2
- OV ontsluiting
- Vervoer over water
- Doelgroepenvervoer
- Truckcarparking
- Langzaamverkeersverbindingen
- (deel)vervoersmogelijkheden.

Dit mobiliteitsprogramma is de belangrijkste basis voor de gebiedsvisie.

Abblasterdam, dorp tussen rivier en landschap

De gemeente Abblasterdam heeft in de eerdere planfasen vastgelegd dat de thema's identiteit, veiligheid en duurzaamheid als algemene beleidsuitgangspunten richtinggevend zijn in het ontwikkelingsproces.

De integrale gebiedsvisie en programma Poort aan de Noord zal zich mede moeten laten inspireren door de kwaliteit van de huidige Alblasserdamse samenleving. De identiteit van Alblasserdam is niet onder één noemer te vangen. Het begrip identiteit heeft een sociaal-culturele, een ruimtelijke en een historische component, die nauw met elkaar zijn verweven.

Betrokkenheid

Voor de bevolking wordt de identiteit van een dorp als Alblasserdam in de eerste plaats bepaald door de sociaal-culturele component. De sociale betrokkenheid en het gemeenschapsgevoel zijn belangrijke kenmerken van de Alblasserdamse samenleving.

Op het niveau van de directe woonomgeving is sprake van een 'achterom cultuur'. Daarmee wordt bedoeld dat de omgang met burens informeel is, men gemakkelijk een beroep op elkaar doet en hulp spontaan wordt aangeboden. Daarnaast is er een goed verenigingsleven en zijn veel mensen op diverse terreinen als vrijwilliger actief.

Het onderscheid tussen 'echte' Alblasserdammers en nieuwkomers leidt niet tot een scherpe scheiding tussen 'gevestigden' en 'buitenstaanders' in de Alblasserdamse samenleving. Recente nieuwkomers voelen zich snel thuis in Alblasserdam.

Veiligheid en duurzaamheid nemen van het begin af aan een belangrijke plaats in de discussie over de toekomst van Alblasserdam. Onveiligheidsgevoelens spelen op dit moment praktisch geen rol. Wel is veiligheid in de beleving van veel mensen verbonden met sociale betrokkenheid en vertrouwdheid.

Iets dergelijks geldt voor duurzaamheid. Duurzaamheid wordt verbonden met natuur en groen, maar ook met een zekere traagheid, weerstand tegen snelle veranderingen en het beschermen van ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten.

Dorps of stedelijk

Sociaal en cultureel gezien wordt het karakter van Alblasserdam bepaald door een bijzondere verbinding van zogenaamde dorps- en stedelijke kenmerken. Aan de ene kant vindt men er de gemoedelijkheid, de betrokkenheid en het gemeenschapsgevoel dat met 'dorps' wordt geassocieerd, aan de andere kant de openheid voor nieuwkomers en veranderingen die men over het algemeen eerder met de stad verbindt. Het is deze combinatie van het 'dorps' en het 'stedelijk' dat Alblasserdam mede aantrekkelijk maakt.

Deze combinatie van twee werelden komt ook in de ruimtelijke oriëntaties tot uiting. Ruimtelijk wordt Alblasserdam gekenmerkt door de dijkliniestructuur en de open bebouwing. Hierdoor bestaat een ruimtelijke uitwisseling met de omringende polder. De nabijheid van het landschap geeft het gevoel vlakbij het platteland te wonen. Deze meniging heeft een meerwaarde voor Alblasserdam.

Op grond van bovenstaande wordt Poort aan de Noord dan ontwikkeld als meer dan van gemiddelde toegevoegde waarde voor Alblasserdam.

3. Thema's

STOMP als basis Mobiliteit

Alblasserdam omarmt het STOMP-principe.

STOMP staat voor:

- Stappers (voetgangers)
- Trappers (fietsers)
- OV (Openbaar Vervoer)
- MaaS (Mobility As a Service = deelvervoer)
- Personenvervoer (auto's)

Deze term vindt zijn basis in België (STOP), maar is in Nederland aangevuld met de M, waardoor het woord STOMP is ontstaan. Het belangrijkste onderdeel van dit principe is dat bij alle mobiliteitsbeslissingen de aantrekkelijkheid voor het langzaam verkeer (en dan met name voetgangers) het belangrijkste is en dat de auto niet meer op de eerste plaats komt. De auto neemt veel ruimte in beslag, levert (milieu)overlast, zorgt voor verkeersonveiligheid en files, waardoor het steeds belangrijker wordt om gebieden minder auto-afhankelijk te maken. Dat geldt met name voor een gebied als Poort aan de Noord dat ingeklemd ligt tussen 2 grote autowegen en nu eigenlijk alleen met de auto goed te bereiken is. Dit betekent natuurlijk niet dat auto-bereikbaarheid niet meer nodig is, zeker voor dit gebied zal dit een belangrijke basis blijven.

Er moet wel veel meer nadruk komen op andere manieren van vervoer en dan met name zorgen voor goede overstapmogelijkheden van auto naar ander vervoer. Hierbij is de nabijheid van de verschillende onderdelen van het mobiliteitsprogramma essentieel.

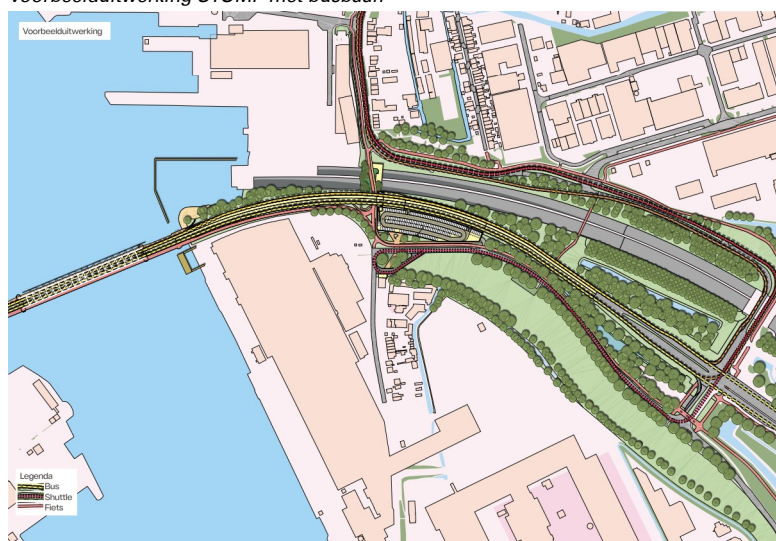
Alle mobiliteitsvoorzieningen worden zo dicht mogelijk aan de noordkant tegen Ruigenhil en het dichtst bij de binnenstad van Alblasserdam aangelegd. Dit bepaalt ook de plaats van de mobility hub en de tweede fase van het transferium (uitbouwen tot een gebouwd transferium). Alleen de truckparking bevindt zich aan de zuidkant bij de afslag op de A15 op dezelfde plaats als in eerdere studies. De haltering van het openbaar vervoer en deelvervoer en voor de bussen richting Kinderdijk wordt nabij de voetgangersingang van de transferia gesitueerd, waardoor loopafstanden kort zijn. Onder de brug wordt een voorziening voor deelfietsen gemaakt, direct gekoppeld aan het transferium. Deze compacte oplossing zorgt er niet alleen voor dat loopafstanden kort zijn, maar ook dat er geen oversteken over drukke wegen noodzakelijk zijn. Ruigenhil kan daardoor ook aantrekkelijker als gebied worden ontwikkeld, vanwege de kleinere schaal en geringe invloed van het doorgaand autoverkeer. De doorgaande R-Net bussen kunnen ter hoogte van de fietsonderdoorgang op de brug halteren. Via de bestaande trappen kunnen de bushaltes vanaf Ruigenhil worden bereikt. Als de liften van de parkeergarage worden doorgezet naar het niveau van de brug, ontstaat er ook een directe aangename koppeling voor de voetganger met Ruigenhil, zelfs als deze niet goed ter been is. Er ontstaat een compact knooppunt waar alle modaliteiten bij elkaar komen, een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van een Mobility Hub. De afstand van de deze Mobility Hub tot het centrum is zo'n 350 meter, wat de Hub zelfs geschikt maakt voor voetgangers die in het centrum willen zijn. Het kan een nieuwe voorkant voor Alblasserdam worden, zoals in veel gemeenten een openbaar vervoersknooppunt dat is. Het heeft bijna alle modaliteiten dat een goed treinstation ook heeft, maar dan zonder trein. Het is ook mogelijk om een goede verbinding te maken met een nieuwe halte van de waterbus onder of net naast de brug.

Op deze manier ontstaat een Hub, waarbij de voetganger en de overstapbewegingen centraal staan, maar ook voor de fietser zijn er ingrepen nodig om de fietsbereikbaarheid van het gebied en het centrum van Alblasserdam te verbeteren. Op dit moment gaat de fietsroute vanuit Alblasserdam naar Hendrik-Ido-Ambacht via de brug en zijn er trappen nodig om vanuit de fietsonderdoorgang de brug op te komen. Wij stellen voor om aan de zuidkant van de brug een 2-richtingen fietspad te maken (aan de brug bevestigd of als aparte constructie) die via een helling aansluit bij het beweegbare deel van de brug. Zo hoeft de fietser uit Alblasserdam geen trap meer te gebruiken en sluit dit fietspad ook beter aan op de F15 richting Papendrecht. De fietspaden aan weerszijde van de brug zijn dan niet meer nodig en de fietser hoeft ook het drukke kruispunt van de N915 met de Helling niet meer over te steken, wat tijd scheelt en verkeersveiliger is. Op deze manier maken we zowel de F15 beter, sneller en veiliger en is de F15 beter aangesloten op het centrum van Alblasserdam, waardoor meer mensen verleid kunnen worden om met de fiets te gaan.

Als het 2-richtingen fietspad er komt, zijn de smalle fietspaden aan beide zijden niet meer noodzakelijk van het kruispunt met de Helling tot aan het ophaalgedeelte van de brug. Deze extra ruimte kan gebruikt worden om in beide richtingen over de hele lengte van de oprit 2 busbanen en 2 autobanen te maken, zodat de bussen altijd vrij kunnen doorrijden. Vroeger had de brug ook 4 rijbanen, dus dit lijkt een goede mogelijkheid.

De truckcarparking maakt geen onderdeel uit van de Mobility Hub, omdat er geen overstaprelatie is met andere modaliteiten. De truckcarparking wordt dan ook zo dicht mogelijk bij de afslagen van de A15 gelegd, waardoor er geen onnodig vrachtverkeer door het gebied komt.

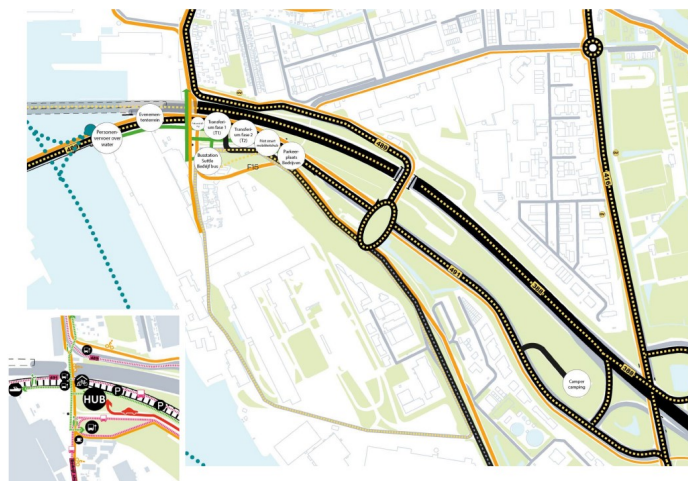
Voorbeelduitwerking STOMP met busbaan



Voorbeelduitwerking STOMP zonder_busbaan



Overzichtskaart thema's



Groen en water

Het gebied wordt nu gekarakteriseerd door zowel asfalt als groen. Tussen de brede asfaltwegen liggen langgerekte groene gebieden die niet goed toegankelijk zijn, maar vaak wel een diversiteit aan beplanting bevatten en waar ook water in is geïntegreerd. Bij verdere uitwerking van de programmaonderdelen zal er verder ecologisch onderzoek nodig zijn om de echt waardevolle groen- en waterelementen te behouden, aan te vullen en/of in te passen. In hoofdlijnen kan al wel gezegd worden dat langgerekte ontoegankelijke groengebieden met water vaak een belangrijke functie hebben als ecologische verbinding voor flora en fauna. Dat is ook een belangrijke reden om in deze visie de programmaonderdelen zoveel mogelijk te concentreren om de langgerekte groengebieden zoveel mogelijk te sparen. Hierbij een goede inpassing van de truckparking, die excentrisch ligt van de overige onderdelen, de grootste opgave. In het hoofdstuk van de truckparking wordt ingegaan op deze opgave en de spanning met de groenqualiteiten in het gebied. Met name voor dit gebied zal aanvullend ecologisch onderzoek nodig zijn om tot de beste opzet te komen, waarbij er een balans moet komen tussen de kwantitatieve behoefte voor vrachtwagens en de kwalitatieve behoefte voor groen en water.

Veiligheid

In deze visie maken we voor het gebied Poort aan de Noord onderscheid tussen sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Andere vormen van veiligheid laten we buiten beschouwing, aangezien het gebied buiten het relatief kleine gebiedje aan de Ruigenhil, niet bewoond is en er ook gaan economische of andere activiteiten plaatsvinden.

Sociale veiligheid

Zoals eerder reeds werd geconstateerd, heeft het gebied overdag, maar met name 's avonds een enigszins desolaat karakter. Dit leidt ertoe dat vooral voetgangers en fietsers het gebied 's avonds, als sociaal onveilig, mijden. Dit uit zich het sterkst bij de bushaltes, het wegviaduct onder de A15 en de fietstunnel onder de brug; deze geven een 'unheimisch' en 'niet Alblasserdams' gevoel buiten de spits. Hier ligt in samenhang met de opgaven volgend uit de mobiliteitstransitie, een opgave om het gebied aantrekkelijker en sociaal veilig in te richten. In die zin moet het gebied voor voetganger, OV-reiziger en fietser weer onderdeel worden van Alblasserdam.

Verkeersveiligheid

In het huidige gebied zitten een aantal oversteekmogelijkheden, die op zichzelf een gevoel van onveiligheid veroorzaken. Langs de A15, de zgn. F15, zitten een aantal voor fietsers moeilijk overbrugbare en zeker niet altijd verkeersveilige onderbrekingen. Dit zet zich door aan de overkant van de brug bij Hendrik-Ido-Ambacht, waar eveneens door de scheiding van de fietsers op de brug eenzelfde situatie ontstaat. 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. 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.

Nabijheid

De voetganger centraal

Het goed functioneren van een Mobility Hub is voor een groot deel afhankelijk van de aantrekkelijkheid voor de voetganger. Iedereen die gebruik maakt van de Hub is op een gegeven moment voetganger en aantrekkelijkheid voor de voetganger is de grootste uitdaging in dit grote en op dit moment onaantrekkelijke gebied, waar wegen dominant zijn en er weinig plek is voor beschutting.

Loopafstanden moeten kort zijn en liefst geen oversteken hebben.

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

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

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

Duurzaamheid en milieu

Een belangrijk uitgangspunt dat ten grondslag ligt aan het integrale ontwikkelingsplan voor Alblasserdam is het aspect duurzaamheid. Een duurzame stedelijke ontwikkeling voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee de mogelijkheden van de toekomstige generaties in gevaar te brengen. De integrale ontwikkelingsvisie Poort aan de Noord moet daarom niet slechts kwaliteit bieden voor dit moment, maar ook flexibiliteit bezitten met het oog op mogelijke toekomstige wensen.

Daarmee geeft de visie ook ruimte voor nieuwe (nu nog niet voorziene) ontwikkelingen, waardoor mogelijke ontwikkelingen op het voormalige Nedstaalterrein en een herstel van het oude lint, zonder grote problemen aangesloten kunnen worden.

De duurzaamheid wordt ook bepaald door het behoud van natuurlijke bronnen van goede kwaliteit, zoals water, energie, grondstoffen, landschap en natuur. Deze natuurlijke bronnen worden steeds schaarser en daardoor ontstaan problemen als verontreiniging, verdroging en aantasting van het natuurlijk milieu.

4. Raamwerk gebiedsvisie

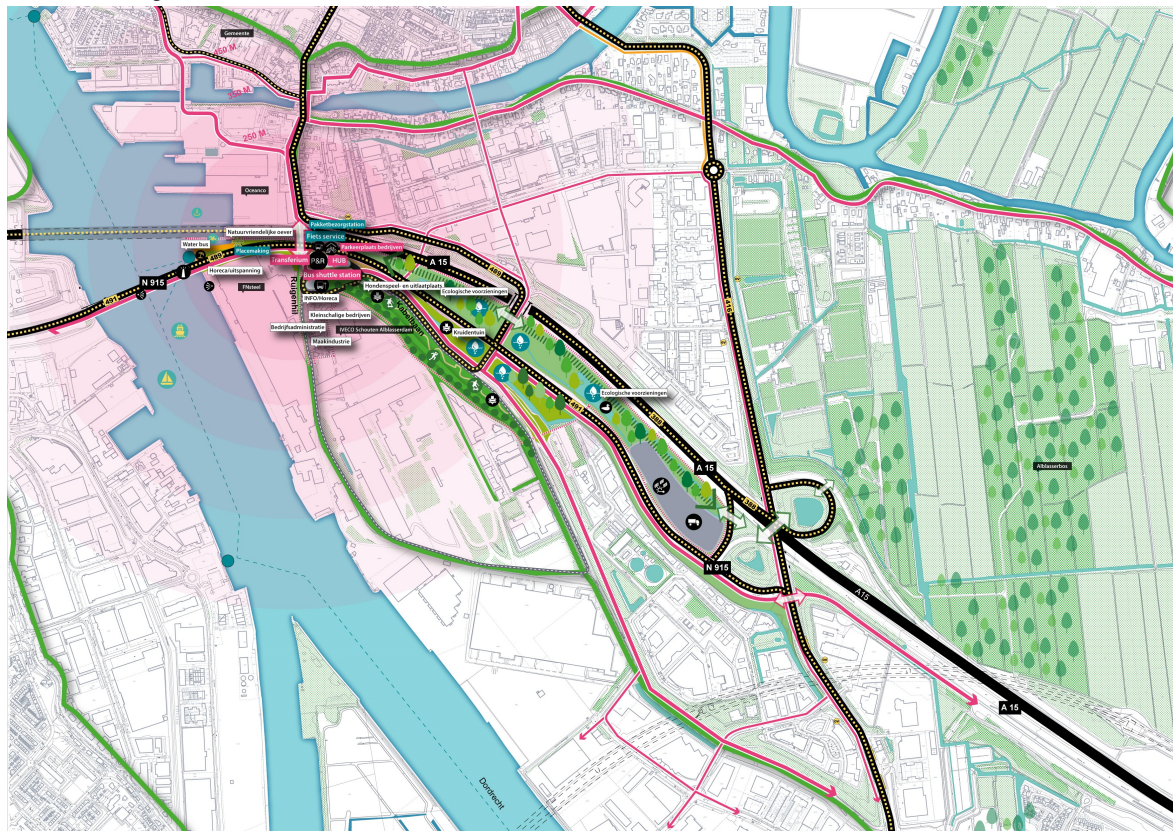
In het raamwerk worden de verschillende programmaonderdelen over het gebied verdeeld. Dit is sturend voor de uitwerking van deze programmaonderdelen in een latere fase. Hierbij is sturing op de juiste combinatie van de verschillende programmaonderdelen voor mobiliteit het meest cruciaal.

De truckparking is aan de zuidkant van het plangebied gesitueerd, zo dicht mogelijk bij de aansluitingen op de A15. Dit programmaonderdeel heeft geen directe relatie met het overige mobiliteitsprogramma. Voor het overige mobiliteitsprogramma is nabijheid juist een belangrijke randvoorwaarde. Het hart van dit mobiliteitsprogramma (of Mobility Hub) waar Ruigenhil de brug en daarmee de N915 raakt. Hier zal de overstap van de verschillende modaliteiten plaatsvinden en moet de omgevingskwaliteit voor de voetganger zo optimaal mogelijk zijn. Hier kunnen ook de aanvullende programmaonderdelen (horeca, fietswinkel etc.) een plek vinden. Vanuit dit punt:

- moet er een aantrekkelijke looproute komen onder de brug naar de mogelijke halte van de waterbus en een eventueel strandje ten noorden van de brug;
- moeten fietsers zowel de brug op kunnen als naar het centrum van Alblasserdam kunnen rijden;
- moeten automobilisten vanuit het transferium Alblasserdam in kunnen lopen of fietsen (op een deelfiets);
- moeten de buspassagiers het gebied in kunnen of via (deel)vervoer verder kunnen reizen;
- moeten automobilisten hun overstap kunnen maken op kleinere busjes naar Kinderdijk of naar de bedrijven;
- etc.

Doordat op dit punt alle modaliteiten samen komen, kunnen er natuurlijk ook nog meerdere overstapbewegingen ontstaan en kunnen er eventueel ook nog andere functies aan gekoppeld worden. Het is niet noodzakelijk dat ook alles in één keer gerealiseerd wordt, maar dat met deze gebiedsvisie in de hand, zoveel mogelijk mobiliteitsprogramma geconcentreerd wordt. Dat is goed voor het bevorderen van verschillende vormen van mobiliteit, waardoor de afhankelijkheid en het gebruik van de auto wordt vermindert. Daarnaast zorgt deze concentratie er ook voor dat de bestaande waardevolle groengebieden zoveel mogelijk ontlast kunnen worden en tot ontwikkeling kunnen worden gebracht.

Kaart raamwerk gebiedsvisie



5. Deelgebieden

Transferium

In de plannen voorafgaand aan deze gebiedsvisie wordt gesproken over een Transferium 1 en 2. Dit zijn plannen voor het maken van een grote hoeveelheid parkeervoorzieningen op maaiveld (Transferium 1) of gebouwd (Transferium 2), waar verder nog niet was nagedacht over aanvullende voorzieningen. De belangrijkste basis voor deze gebiedsvisie is dat we voorstellen om de twee transferia aan elkaar te koppelen, zodat er één transferium ontstaat en dat we dit transferium koppelen aan het andere mobiliteitsprogramma, waardoor er een echte Mobility Hub gerealiseerd kan worden. Omdat het nu nog niet mogelijk is om de precieze omvang van het nieuwe transferium vast te stellen, is het wenselijk om een in grootte aanpasbaar transferium mogelijk te maken.

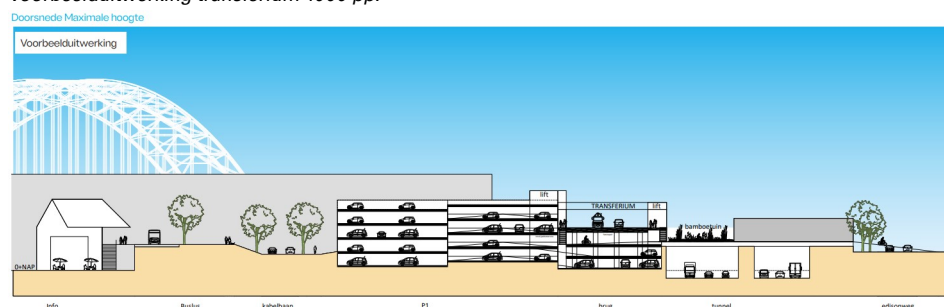
De grootte van het deel van het transferium dat zich onder de brug bevindt ligt vast op 200 parkeerplaatsen, want het wordt bepaald door de aanwezige ruimte. Het deel van het transferium dat zich naast de brug bevindt is aanpasbaar door te variëren in hoogte. Als dat deel tot aan de hoogte van de brug reikt en dus weinig zichtbaar is, kan het zo'n 600 parkeerplaatsen bevatten. Als er een grotere parkeerbehoefte ontstaat, wordt het transferium hoger en dus zichtbaarder vanaf de brug, wat ook weer kansen biedt voor de aantrekkingskracht en de relatie met de haltes op de brug. De hoeveelheid parkeerplaatsen is zo uit te breiden met 170 parkeerplaatsen per laag. Drie lagen erop betekent dus dat er ruim 1.000 parkeerplaatsen mogelijk zijn. De liften van deze grote parkeergarage komen dan tot op de hoogte van de bushaltes, zodat deze ook makkelijk bereikbaar zijn voor mensen die slecht ter been zijn. Ook onder het busstation voor kleine busjes aan Ruigenhil kunnen nog parkeerplaatsen gerealiseerd worden, zodat er uiteindelijk capaciteit kan komen voor zo'n 1.500 parkeerplaatsen. De aan dit busstation grenzende (historische) woning kan worden ingezet voor het ontvangstdomein voor de Kinderdijk en/of voor horeca. Onder de brug, grenzend aan de fietsenstalling, kan een fietsenmaker worden gehuisvest. Als de waterbushalte er komt, kan ook het gebied onder de brug richting de Noord aantrekkelijk worden gemaakt en daar kan een strandje komen. Dit kan zelfs gekoppeld worden aan de kade bij FNsteel, als dit noordelijke deel van het industrieterrein met zijn industriële monumenten voor een meer publieke functie kan worden gebruikt. De goede eerste basis van de voorkeursvariant heeft vele doorgroeimogelijkheden. Van de karakteristieke gebouwen op Ruigenhil, worden de elementen, zoals die beschreven staan in de nota tot aanwijzing van

het beschermd dorpsgezicht, zo veel mogelijk herkenbaar verwerkt in de nieuwe gebouwen na sloop of kunnen behouden blijven door hergebruik van de gebouwen.

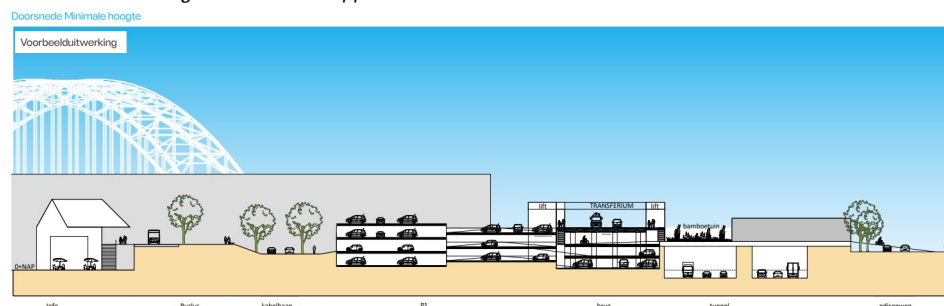
Voorbeelduitwerking transferium



Voorbeelduitwerking transferium 1000 pp.



Voorbeelduitwerking transferium 600 pp.



Onder de brug e.o.

Een belangrijke aanvullende reden om het mobiliteitsprogramma zoveel mogelijk te concentreren bij de onderdoorgang bij Ruigenhil is de nabijheid van de Noord. Hier kan een waterbushalte komen, als de route vanuit Ruigenhil toegankelijk en aantrekkelijk is. We stellen voor om het gebied onder de brug op een aantrekkelijke manier aan te kleden met een voetpad, een fietspad en groen waar dat kan. Door ook de kolommen van de brug een opknopbeurt (en kleur) te geven kan er hier een aantrekkelijk gebied ontstaan. Aan de noordkant van de brug, tegenover Oceanco, kan zelfs aan een klein strandje gedacht worden. Voor de halte van de waterbus kan zowel aan de noordkant van de brug, als de zuidkant van de brug ruimte worden gevonden. Beide locaties zijn nu nog niet ideaal vanwege de huidige vaarbewegingen en het volledig in gebruik zijn van de oever bij FNsteel.

Mogelijke invulling onder de brug e.o.



Ruigenhil

Ruigenhil kent een karakteristieke historische woonbebouwing, waardoor het nu ook tot het beschermd dorpsgezicht behoort. Ruigenhil is tevens onderdeel van het gezoneerde bedrijventerrein, waar bedrijven met de hoogste hindercategorie gevestigd zijn en kunnen worden. Bewoning binnen een bedrijventerrein is onwenselijk, voor zowel de bewoners als voor de bedrijven. Dat de bebouwing niet meer voor bewoning kan worden gebruikt, betekent echter niet dat geen rekening gehouden kan worden met het karakter van het gebied. Ruigenhil moet worden getransformeerd van grotendeels (illegaal) wonen naar functies die in een gezoneerd bedrijventerrein mogelijk en wenselijk zijn. Kleinschalige bedrijvigheid, mobiliteitsfuncties en aanvullende kantoorvoorzieningen zijn het makkelijkst binnen de schaal en de maat van het gebied in te passen.

Truckparking Grote Beer

Op deze locatie kan een truckcarparking worden gerealiseerd voor zo'n 170 vrachtwagens. Dat betekent wel dat het aanwezige groen en water bijna geheel moet worden opgeheven. Een kleinere truckcarparking is dus aan te bevelen. Een truckcarparking van ongeveer 150 plaatsen is volgens de provincie nog goed te exploiteren en leidt ertoe dat het aanwezige water nog voor een groot deel kan worden behouden. De bomengroep aan de zuidkant bij de afslag van de A15 zal wel moeten verdwijnen. Daarom zijn er ook twee alternatieve opties uitgewerkt. Een enkele rij plaatsen voor vrachtwagens zorgt voor minder plaatsen, maar wel voor een doorgaande ecologische structuur. Hiervoor zal toch wel een deel van de bestaande bomengroep moeten worden verwijderd en zal ook het bestaande water worden aangetast. Een concentratie van plaatsen aan de zuidkant zorgt ervoor dat de water- en groenstructuur in het noorden kan worden behouden, maar de bomengroep aan de zuidkant zal wel moeten verdwijnen. De laatste opties hebben tussen de 80 en 90 plaatsen, maar behouden wel een deel van de groene en ecologische waarde en zijn ook ruimtelijk aantrekkelijker.

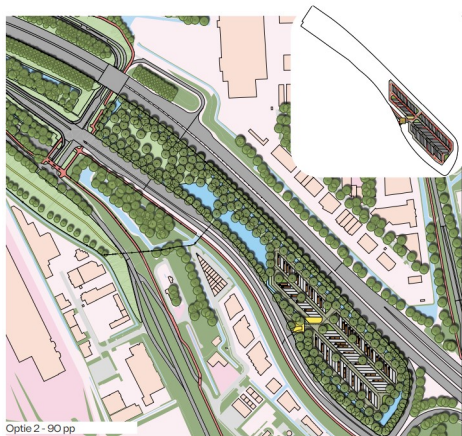
Grotere truckparking optie 1



Grotere truckparking optie 2



Kleinere truckparking 90 pp.



Kleinere truckparking 80 pp.



6. Programma

Economie en werkgelegenheid

In 2021 heeft Stec Groep de behoefteramingen voor bedrijventerreinen in de provincie Zuid-Holland opgesteld. De gemeente Alblasserdam is onderdeel van het marktgebied Zuid-Holland Zuid. De gemeente Alblasserdam is daarin onderdeel van de subregio Drechtsteden. Op basis van de behoefteramingen voor de periode 2021 t/m 2030 is voor de subregio Drechtsteden de conclusie getrokken dat de geraamde

vraag t/m 2030 minimaal 70, resp. 43 ha bedraagt en maximaal 171, resp. 102 ha. Binnen die marge bestaat voor Drechtsteden een constante van 14 ha van de behoefte uit vervangingsvraag als gevolg van transformatie van bedrijventerreinen naar andere functies.

Om de ruimtevraag op basis van werkgelegenheid in de gemeente Alblasserdam te bepalen: in de periode 2010-2019 heeft in de gemeente Alblasserdam ca. 6% (= 3,6 ha) van de totale uitgifte in de Drechtsteden plaatsgevonden. De omvang van het netto uitgegeven areaal bedrijventerrein in de gemeente Alblasserdam is ca. 139,8 ha. Dit is ca. 12,3% van de totale netto omvang bedrijventerrein in de Drechtsteden. In de gemeente Alblasserdam zijn er ca. 5.200 banen op bedrijventerreinen. Dit is ca. 8% van de totale werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de Drechtsteden. De gemeente Alblasserdam omvat ca. 6,6% (9.030 banen) van de totale werkgelegenheid in de Drechtsteden (136.770 banen). Op basis van bovenstaande is de verwachting dat de extra vraag naar bedrijventerreinen in Alblasserdam 3,4 ha bedraagt t/m 2030 bij scenario Laag en 8,2 ha bedraagt in scenario Hoog.

Wie een luchtfoto maakt van de bedrijventerreinen bezuiden de A15 zal al gauw tot de conclusie komen dat naast bedrijfsgebouwen, het gebied een grote parkeerplaats is. Ook wordt in het merendeel van de gevallen planologisch slechts 50% van de kavel als te bebouwen aangemerkt. Dit en een gebrek aan alternatieven voor de te stallen auto's van personeelsleden leiden mede tot de volgende conclusies.

Redenen voor bedrijven om te willen verplaatsen zijn:

- Verwachte toename van bedrijfsactiviteiten;
- Geen uitbreidingsmogelijkheden;
- Te klein pand;
- Beperkte gebruiksmogelijkheden.

In Alblasserdam is er momenteel nog slechts 1 ha uitgeefbaar, waarvoor zich vele geïnteresseerde bedrijven hebben gemeld. Daarnaast is er geen sprake van beperkte leegstand; dit duidt op een tekort en gebrek aan dynamiek op de markt.

Ergo

Er is een groter aanbod aan bedrijfslocaties en -hallen nodig in de gemeente.

Omdat uitbreidingsruimte zeer beperkt aanwezig is, lijkt het eerder soelaas te bieden om in te zetten op uitbreiding waar mogelijk op een dusdanige wijze van ruimtegebruik, dat effectief meer ruimte beschikbaar komt voor bedrijfsactiviteiten.

Relatie met omliggende bedrijfsterreinen

De behoefte aan een transferium wordt voor de ondernemingen op de naastgelegen bedrijventerreinen gevormd doordat er een te groot beslag op relatief dure grond op bedrijfsterreinen voor parkeren van eigen werknemers plaatsvindt.

Dat kan negatieve gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering. Juist vanwege het geconstateerde gebrek aan nieuwe ruimte voor bedrijfsterreinen, zullen we het voornamelijk moeten doen met de bestaande. Inefficiënt gebruik van de ruimte, bijv. door parkeren van eigen werknemers, leidt ertoe dat bedrijven al snel tegen de grenzen van hun groei aanlopen door gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, en zullen dan eerder dure verplaatsingsopties overwegen.

Daarnaast geldt dat voor de bedrijventerreinen in Alblasserdam en Papendrecht ongeveer 40% van de werknemers op minder dan 7,5 kilometer van hun werk wonen. Opties als elektrisch fietsen en openbaar vervoer (eventueel gekoppeld aan deelvervoer voor de 'last mile') komen dan al snel in zicht. Door in te zetten op een vervoermanagement voor bedrijven, waardoor tevens fiscaal en anderszins aantrekkelijke afspraken kunnen worden gemaakt met werknemers om andere vervoersvormen te kiezen (bij voorkeur langzaam vervoer), kan van de zijde van de gemeente planologisch het percentage bebouwd gebied op het bedrijventerrein worden vergroot, hetgeen een extra impuls kan zijn, naast het verhogen van de vastgoedwaarde.

Het ligt in het voornemen om bedrijventerrein Vinkewaard-Noord te transformeren naar een locatie voor woningbouw. Naast de ten zuiden van Poort aan de Noord gelegen gronden op het vm. Nedstaalterrein kan als hervestigingslocatie ook gedacht worden aan de binnen het plangebied gedachte locatie. Dat verdient nader onderzoek.

Voorzieningen voor Alblasserdam

In het gebied is voldoende ruimte voor alle soorten van mobiliteitsvoorzieningen die we nu kennen en misschien in de toekomst nog bijkomen. Deze voorzieningen zijn van belang voor de bedrijven, maar hebben ook een functie voor het centrum van Alblasserdam. De bereikbaarheid van het centrum van Alblasserdam wordt vergroot, doordat het makkelijker wordt om er te komen met de bus of (deel)fiets en in het gebied komt parkeergelegenheid voor bezoekers, waardoor de parkeerdruk in het centrum kan worden verlicht. Hierdoor ontstaat in het centrum meer ruimte voor groen en beleving en kunnen er meer bezoekers worden gefaciliteerd. Het gebied ontlast zo het centrum, maar het gebied kan meer te bieden hebben voor de Alblasserdammer. De grote groengebieden in de Poort aan de Noord kunnen ook beter gebruikt worden door de Alblasserdammer als ze beter ontsloten worden en er functies aan toegevoegd worden, zoals bijvoorbeeld een trimparcours. De functies die gekoppeld zijn aan de Mobility Hub, zoals een fietswinkel of horeca kunnen natuurlijk ook door de Alblasserdammer gebruikt worden. Als Ruigenhil getransformeerd kan worden voor kleinschalige bedrijvigheid en de bedrijven kunnen op hun terrein uitbreiden, komt er meer werkgelegenheid bij, waar de Alblasserdammer ook van kan profiteren. Iedereen kan profiteren van het mobiliteitsprogramma voor de kwaliteitsverbetering van het gebied. Alblasserdam krijgt zo de entree die het verdient.

Groene voorzieningen

- Dijk als een speeltuin
- Dijk hardlooprout
- Lineair skatepart langs de dijk
- Honden speelplaats
- Kruidentuin
- Wateropslag
- Ecologische voorzieningen -Ecologische corridor
- Water recreatie

7. Ruimtegebruik en fasering

Grond- en ruimtegebruik

Op dit moment zijn er verschillende grondposities in het gebied. Een groot deel van de openbare ruimte en het gebied onder de brug is van de gemeente Alblasserdam. Het deel waar de truckparking op gepland is behoort bij het Rijksvastgoedbedrijf (De Staat). De brug en de tunnel zijn ook van de Staat. De dijk langs de Kabelbaan is voor een groot deel van het waterschap. De meeste posities zijn dus in handen van verschillende overheden. Alleen langs Ruigenhil ligt nog particulier bezit, maar daar is de gemeente Alblasserdam bezig met het verwerven op basis van een vastgestelde Wvg. Uiteindelijk is de wens dat het hele gebied in handen komt van de verschillende overheden, wat ook logisch is vanwege het algemene belang van het gebied voor mobiliteit en waterbescherming. Ook vanuit de grondposities is het dus van groot belang dat er goede afstemming tussen de gemeente Alblasserdam en de andere overheden is om de gebiedsvisie tot uitvoering te laten komen.

De grootste ruimtevrager in het gebied is de truckcarparking, waarbij de maximale variant met 160 plaatsen ongeveer 70.400 m² in beslag neemt, dat zijn bijna 15 voetbalvelden. De kleinste ruimtevrager is het Transferium met nog geen 9.100 m² aan vloeroppervlak, wat niet alleen komt door de compacte opzet, maar natuurlijk ook door de meerlaagse oplossing.

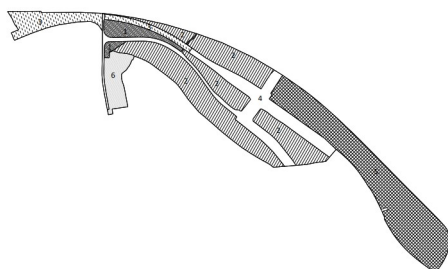
Ruimtegebruik plangebied

Ruimtegebruik plangebied			
Transferium	9100 m ²	4%	3
Groengebieden	83300 m ²	36%	1
Onder de brug	18000 m ²	8%	2
Wegen	37900 m ²	16%	4
Truckparking	70400 m ²	31%	5
Ruigenhil	11300 m ²	5% m ²	6
Plangebied totaal	230.000m ²	100%	

Bij realisatie van een maximale truckcarparking blijft er nog ongeveer 83.000 m² aan groene gebieden over. Dat is iets meer dan de 38.000 m² aan ruimte die nodig is en blijft voor de wegen. Ruigenhil neemt iets meer dan 11.000 m² in beslag. Dan is er ook nog ruim 18.000 m² ruimte onder de brug naar de Noord.

Het valt op dat het belangrijkste programmaonderdeel, het transferium, de kleinste ruimtevrage heeft en het programmaonderdeel met de minste meerwaarde voor Alblasserdam, de truckcarparking, de grootste ruimtevrage en daarmee de grootste impact heeft op het gebied.

Overzichtskaart ruimtegebruik plangebied



Planning en fasering

Geleidelijk ontwikkelen

Alle programmaonderdelen (behalve de truckparking) hebben een grote relatie met elkaar en functioneren optimaal als ze gerealiseerd zijn en aan elkaar zijn gekoppeld. Dit betekent niet dat ze ook allemaal tegelijkertijd gerealiseerd moeten worden om het gebied tot ontwikkeling te brengen. Veel programmaonderdelen kunnen juist onafhankelijk van elkaar gerealiseerd worden, omdat ze fysiek niet aan elkaar zijn gekoppeld. Zie het als puzzelstukjes die onafhankelijk van elkaar en op een willekeurige volgorde uiteindelijk tot één groot plaatje leiden. Als de visie klaar is en gedragen wordt door gemeente en andere belanghebbers kan er meteen met de uitvoering van de delen gestart worden. De snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van het vrijkomen van budgetten en de capaciteit van de opdrachtgever. Sommige puzzelstukjes zijn belangrijker dan andere en weer andere hebben meer relaties. Het is van belang dat er een goede afstemming komt in uitvoering en ontwerp, zodat het gebied gestaag tot leven gaat komen. Belangrijke randvoorwaarde is wel de aantrekkelijkheid van het gebied onder de brug, waar alle afzonderlijke programmaonderdelen een bijdrage aan zullen moeten leveren en dat het liefst als eerste wordt uitgevoerd.

Indicatieve planning Poort aan de Noord

		2025	2026	2027	2028	2029	2030-2035	2035-2040
Transferium fase 1								
Transferium fase 2								
Ruigenhil								
Truckparking								
Vervoer over water								
Mobility hub								
	OV/ bushaltering							
	publiek vervoer							
	deelniveau							
Nieuwe locaties wonen								
F15	brug							
	fietslus							

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.3.1. Globaal eindbeeld

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 hoofdpoging, 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 verplaatsingstijd, 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.

7.3.2. Financieel-economische uitvoerbaarheid

In het programma worden verschillende projecten onderscheiden, die direct een verband kunnen onderhouden met de financiële positie en inbreng van de gemeente. Met nadruk wordt gezegd "kunnen", aangezien dit mede afhankelijk is van het belanghouderschap en daarmee de (ook financiële) inzet van derden (provincie, Rijkswaterstaat, ondernemers). Dat bepaalt ook de financieel-economische uitvoerbaarheid op termijn.

Daarbij hebben wij in het achterhoofd gehouden dat de financiële mogelijkheden niet onbeperkt zijn, integendeel. Daarom bevat de uitvoeringsstrategie de maatregelen, die wij denken dat echt (en als eerste) nodig zijn.

Dit betreft in eerste instantie de eerste fase van de realisatie van het transferium onder de brug. Deze is ook financieel gedekt. Het financieren en realiseren van de andere maatregelen zal de komende jaren een grote opgave zijn, waarvoor wij de financiële middelen niet direct zelf voorhanden zullen hebben. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget te organiseren voor de uitvoering van het beoogde programma. Budgetten zullen stap voor stap gevonden worden.

Voor een deel is financiering door zelfs meerdere partijen noodzakelijk, ook vanwege de vervlochten verantwoordelijkheden en beleidsinzetten van meerdere overheden. Vaak zal de bijdrage van Alblasserdam dan vaak slechts een zeer beperkt onderdeel van het totaal zijn.

Een belangrijk onderdeel zullen de te verwerven subsidies zijn. De provincie Zuid-Holland is daarbij een hele belangrijke partner. Vooral bij projecten met een grotere impact (bushaltering, vervoer over water, transferia) zijn er kansen. De projecten hebben direct impact op het regionale en rijkswegennetwerk. Daarom is het van belang om met de provincie samen op te trekken. Ook van de zijde van het Rijk verwachtten we, onder andere vanwege het grote belang van Poort aan de Noord voor de Rotterdamse haven, inzet. We kijken dan niet alleen naar specifieke subsidiekansen, zoals voor fietsenstallingen en verkeersveiligheid, maar ook in gezamenlijk verband met de Drechtsteden (Regiodeal).

In Europa zullen we moeten kijken naar mogelijkheden voor infrastructuur van grote projecten van continentaal belang (A15), als meer innovatieve projecten gericht op onder meer nieuwe mobiliteitstechnieken, stimuleren fietsen, etc. Alblasserdam zal dat niet alleen kunnen en willen. Dit zal samen met de provincie en Drechtsteden moeten gebeuren, waarbij Alblasserdam juist ten opzichte van een centrumgemeente als Dordrecht van toegevoegde waarde kan zijn, vanwege het gemeentegrensoverschrijdende en daarmee regionale karakter van de aanpak. Ook programma's gericht op bijvoorbeeld duurzaamheid en economische ontwikkeling bieden kansen

Niet voor alle projecten moet het complete budget nieuw worden gevonden. Er liggen ook kansen om werk met werk te maken, met name in de vervangings- en onderhoudsprojecten (denk daarbij aan het herstel en renovatie van de brug over de Noord van Rijkswaterstaat in 2026-2027). Ook door onderhoud van een straat te combineren met herinrichting, hoeft minder nieuw budget gevonden te worden. Bovendien kan dit overheidsgeld vaak (deels) worden ingezet als cofinanciering bij subsidieaanvragen.

Transferium 1 (onder de brug)

Op dit moment (anno 2024) wordt gewerkt aan de eerste fase van een transferium onder de brug in de vorm van verharding en straatmeubilair. Dit is in een later stadium bedoeld voor de afwikkeling van het toeristische verkeer richting Unesco Werelderfgoed Kinderdijk, en in een later stadium voor grote bedrijven als Oceanco en Fokker. Voor deze aanleg is een subsidie van 1,3 miljoen euro verstrekt vanuit de Regiodeal Drechtsteden en worden bijdragen van genoemde en mogelijk andere bedrijven als stallingsfee verstrekt. Er wordt voorwaardelijk uitgegaan van kostendekkende exploitatie van het transferium en daarmee voor de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) en individuele ondernemingen, zonder verdere bijdragen van de gemeente Alblasserdam.

Vervoer over water

Rijkswaterstaat verkent op dit moment, samen met de provincie Zuid-Holland, Aqualiner en de gemeente Alblasserdam, de mogelijkheden voor vervoer over water vanaf een mogelijke extra haltering van de waterbus in de omgeving van de brug over de Noord. Deze zou mogelijk busvervoer richting Kinderdijk, vanaf het transferium, overbodig kunnen maken, dan wel minimaliseren. In geval deze optie mogelijk blijkt, zullen de kosten voor aanleg van de steiger en de looproute tussen transferium en steiger, nader bekeken moeten worden voor wat betreft de kostendragers en in eerste instantie worden gedragen door de opbrengsten uit de exploitatie van het bezoekersmanagement SWEK door verminderd busvervoer. De exploitatie van de waterbus wordt gedragen door Aqualiner.

Transferium 2

Het is de bedoeling dat op de locatie onder en naast de brug een permanent gebouwd transferium wordt gerealiseerd. Het tijdstip van komst is afhankelijk van twee voorwaarden: het waterschap moet zich uitgesproken hebben over de wijze waarop het van rijkswege gelanceerde Hoogwaterbeschermingsprogramma onder de brug en bij de tunnelbak zijn vorm gaat krijgen, en ten tweede zal de vraag naar geconcentreerde parkeerruimte bij de bedrijven op het bedrijventerrein ten zuiden van de A15 substantieel moeten blijken te zijn (o.a. vanwege de behoefte aan uitbreidingsruimte voor bedrijvigheid). Voor wat betreft het laatste kan al wel een deel van het gebouwde transferium worden gerealiseerd buiten de profielvrije ruimte van het waterschap. Daarnaast kan ook worden gedacht aan de realisatie van een transferium op het gebied Ruigenhil vooruitlopend op deze ontwikkelingen.

De aanpassingen die op de brug gewenst zijn, zoals het aanleggen van bushaltes, het toevoegen van een 2-richtingenfietspad en het weghalen van de smalle 1-richtingsfietspaden, moeten natuurlijk in afstemming met Rijkswaterstaat gedaan worden, die de eigenaar van de brug is. Hierbij gaat het over financiering, constructieve en ruimtelijke mogelijkheden. De getekende plannen zijn de basis voor het overleg, maar kunnen natuurlijk veranderen als er uit nader onderzoek betere alternatieven komen.

Verwerving en herbestemming Ruigenhil

Vanwege de gezondheidssituatie door de omliggende bedrijven, hebben sinds de komst van de wet Ruimtelijke Ordening in 1962 en zijn inwerkingtreding in 1965, de gebouwen aan de Ruigenhil geen woonbestemming gekregen. Deze gebouwen zijn voor een belangrijk deel wel steeds bewoond gebleven. De gemeente heeft een voorkeursrecht gevestigd in geval van verkoop door de eigenaren van de woningen. Dit geschiedt op basis van vrijwilligheid. Inmiddels is ongeveer 60 percent van de woningen aangekocht door de gemeente. De gemeenteraad heeft hiervoor krediet verstrekt. Het is de bedoeling dat de woningen worden herbestemd in een op basis van deze visie te maken omgevingsplan. Hierbij is voor de kop van de Ruigenhil gedacht aan transferium- en mobiliteitsvoorzieningen en voor het overige (zuidelijke) deel aan bedrijfsruimte. De kosten en opbrengsten, zoals deze op basis van het voorliggende programma kunnen worden gerealiseerd, sluiten aan op het berekende saldo in het kredietbesluit van de gemeenteraad. Op basis van het nader te ontwikkelen en goed te keuren omgevingsplan kan de gemeente daarna overgaan op inzet van het dwingende instrument van onteigening van de gebouwen.

Truckcarparking

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, waar chauffeurs hun truck veilig parkeren, zodat de kans op lading-diefstal en inbraaken beperkt is. De beveiligde parkeerplaatsen bieden de chauffeur naast veiligheid ook comfort. In de zoektocht naar een goede locatie voor een truckparking in de Drechtsteden is een locatie gevonden in Alblasserdam, 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. De gemeente Alblasserdam heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen deze locatie, voor zover de locatie niet belemmerend werkt voor een mogelijke verbreding van de A15. De keuze van het exploitatiemodel legt Alblasserdam neer bij Rijkswaterstaat en andere belanghebbende partijen. Bij de biedingseisen voor exploitatie van het terrein wil Alblasserdam betrokken zijn, voor wat betreft opstalruimte voor vrachtwagens uit Alblasserdam, eventuele tijdelijke opstalruimte voor voertuigen verbonden aan evenementen in Alblasserdam en een aantal veiligheidswaarborgen, zowel op het gebied van de verkeersveiligheid, als de sociale veiligheid. De aanleg en exploitatie wordt geheel gedragen door de initiatief nemende partijen en de exploitant.

Nieuwe locaties wonen

Eventuele meerkosten vanwege het gebruik van geconcentreerde parkeervoorzieningen in Poort aan de Noord, worden ten laste gebracht van de exploitatie van die locaties.

Mobiliteitshub: Openbaar Vervoer, publiek vervoer en (deel)vervoer.

Hierbij moet worden gedacht aan de inzet van de herprofilering vanwege renovatiewerkzaamheden op de brug en van de weg, alsmede een haltering die meer reizigerspotentieel oplevert voor QBuzz, te trekken bij de verkenning van de concessie.

Het deelvervoer zal in beginsel, ook vanwege de gebruikers met een bijdrage, de vigerende subsidiestromen van provincie en Rijk moeten worden opgebracht. De toekomst van het publieke vervoer en de aansluiting op het openbaar vervoer, kent de WMO als kostendrager. Uitgangspunt daarbij is in principe budgettair-neutraal.

F15 (incl. fietslus)

Op dit moment wordt gekeken naar de verbetering van het grootste obstakel van het fietsverkeer langs de A15, en dat is de kruising Edisonweg/Grote Beer. De kosten van aanleg van ongelijkvloerse voorzieningen bedragen ongeveer 12 miljoen euro. De inzet is om deze met behulp van enerzijds de mitigerende maatregelen en de beschikbare gelden daarvoor van uitstel van de verbreding van de A15 te financieren, anderzijds om een beroep te doen op het budget verkeersveiligheid van het ministerie van I en W.

Bijlage I Overzicht informatieobjecten

het gebied Poort aan de Noord /join/id/regdata/gm0482/2024/ALB-PR-PADN/nld@2024-10-02